

# 8A

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK v realizácii JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

NÁZOV STAVBY				
<b>DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO</b>				
OBJEDNÁVATEĽ				
 <b>NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ</b>		Národná diaľničná spoločnosť, a. s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava		
PROJEKTANT				
 <b>DOPRAVOPROJEKT</b>		DOPRAVOPROJEKT, a.s. Kominárska 141/2,4 Bratislava – mestská časť Nové Mesto 832 03		
		HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU	Ing. Peter Božík	
		ČÍSLO ZÁKAZKY	7809-01	
		PODPIS	<i>Ing. Božík</i>	
PROJEKTANT OBJEKTU		DOPRAVOPROJEKT, a.s., divízia Bratislava I, Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava		
 <b>DOPRAVOPROJEKT</b>		ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	Ing. Ján Longa	
		VYPRACOVAL	Ing. Jakub Jurina	
		KONTROLOVAL	RNDr. Dorota Martinková	
		IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY	D3ZK-00000-C-DSP-8A000-X	
KRAJ: ŽILINSKÝ		OKRES: Žilina, Kysucké Nové Mesto	DÁTUM	02.2021
KATASTRÁLNE ÚZEMIE: Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno, Radoľa, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota			FORMÁT	
NÁZOV ČASTI			MIERKA	
OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI			STUPEŇ PD	8A
			Č. ZÁKAZKY	7809-01
NÁZOV PRÍLOHY			Č. SÚPRAVY	
NETECHNICKÉ ZHRNUTIE			Č. PRÍLOHY	

## **OBSAH**

<b>I.</b>	<b>ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI</b>	<b>3</b>
I.1	Názov	3
I.2	Identifikačné číslo	3
I.3	Sídlo 3	
I.4	Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	3
I.5	Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:	3
<b>II.</b>	<b>NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI</b>	<b>4</b>
<b>III.</b>	<b>ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI</b>	<b>4</b>
III.1	Umiestnenie navrhovanej činnosti	4
III.2	účel projektu	4
III.3	STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	4
III.4	Charakteristika ovplyvnenej oblasti	7
III.5	Základné charakteristiky environmentálneho prostredia	7
III.6	IDENTIFIKÁCIA VPLYVOV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A OBYVATEĽSTVO	11
III.7	Hodnotenie očakávaného vývoja, za predpokladu neimplementovania investícií	18
III.8	Náhradné a zmierňujúce opatrenia	18
III.9	Porovnanie variantov riešenia	19
<b>IV.</b>	<b>ZÁVER</b>	<b>19</b>



## **OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NETECHNICKÉ ZHRNUTIE**

### **I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

#### **I.1 NÁZOV**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

#### **I.2 IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO**

35 919 001

#### **I.3 SÍDLO**

Dúbravská cesta 14  
841 04 Bratislava

#### **I.4 KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA**

Ing. Miloš Vicena  
Investičný riaditeľ  
Národná diaľničná spoločnosť a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava  
Tel.č.:02/583 111 11  
e-mail: milos.vicena@ndsas.sk

#### **I.5 KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE:**

Obstarávateľ:  
Mgr. Ivan Gabauer  
Národná diaľničná spoločnosť , a.s.  
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava  
Tel.: 0911 048 580  
e-mail: [ivan.gabauer@ndsas.sk](mailto:ivan.gabauer@ndsas.sk)

Spracovateľ:  
RNDr. Dorota Martinková  
DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3  
Tel.č.: 02/502 34 284; mobil: +421 915 843 007  
e-mail: martinkova@dopravoprojekt.sk

## **II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

### ***Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto***

## **III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

### **III.1 UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

Kraj: Žilinský

Okres: Žilina, Kysucké Nové Mesto

Mestá a obce: Žilina, Kysucké Nové Mesto, Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec,

Katastrálne územie: Žilina (Považský Chlmec, Budatín, Vranie, Brodno), Kysucké Nové Mesto (Budatínska Lehota, Oškerda) Povina, Rudinka, Radoľa, Kysucký Lieskovec

### **III.2 ÚČEL PROJEKTU**

Účelom a cieľom stavby diaľnice D3 v úseku Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto je postupné dobudovanie diaľničného ťahu D3, skvalitnenie podmienok pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu a zvýšenie plynulosti, rýchlosti a zároveň aj bezpečnosti cestnej premávky. Výstavbou diaľnice dôjde k výraznému zlepšeniu dopravno-prevádzkových podmienok pre tranzitnú dopravu, vytvoria sa podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/11, ako aj ostatných príľahlých cestách, čo významne prispeje k zníženiu súčasných negatívnych vplyvov na životné prostredie v dotknutých obciach. Súčasne budú rešpektované opatrenia na minimalizáciu a elimináciu negatívnych účinkov stavby diaľnice na životné prostredie.

V súčasnosti sa celý objem cestnej premávky v predmetnom dopravnom úseku realizuje po ceste I/11. Z prognózy vývoja dopravy vyplýva, že v prípade nerealizovania diaľnice, dosiahne intenzita dopravy na najzaťaženejších úsekoch hodnoty, ktoré si vyžadujú rekonštrukciu cesty I/11 na štvorpruhovú komunikáciu.

Diaľnica bude mať veľký vplyv na ďalší rozvoj regiónu. Z hľadiska prevádzky bude predmetný úsek D3 prinášať úspory predovšetkým v sociálnych účinkoch t.j. spotrebe času cestujúcich, znížením nehodovosti a v zmiernení negatívnych účinkov na životné prostredie obyvateľov pozdĺž cesty I/11.

### **III.3 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA**

Diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľnice D3 (predtým diaľnica D18), ktorá začína v Hričovskom Podhradí a končí na hranici s Poľskom v Skalitom. Je súčasťou diaľničného ťahu D1 – D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Skalité. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever - juh.

V zmysle požiadaviek z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, požiadaviek mesta Kysucké Nové Mesto, dotknutých obcí a optimalizáciou technického riešenia na základe výsledkov z podrobných prieskumov, došlo v ďalších stupňoch projektovej prípravy (DÚR, DSP, zmena DÚR v km 16,880 – 19,280 D3) k zmenám, ktoré modifikovali pôvodné technické riešenie diaľnice D3 spracované na úrovni technickej štúdie a jej doplnenia, resp. spracované na úrovni procesu posudzovania (Správa o hodnotení). Trasa diaľnice pôvodne rešpektovala požiadavky záverečného stanoviska MŽP SR (z 27.7.1998) so zásadným riešením zapustenia diaľnice pod terén (tunel Kysuca) v úseku Kysuckého Nového Mesta. V priebehu spracovania projektovej dokumentácie, s ohľadom na nové zistené skutočnosti, z dôvodu, že tunelový variant diaľnice pri Kysuckom Novom Meste je technicky veľmi náročný (vzhľadom na determinované hydrogeologické podmienky), bola navrhnutá zmena diaľnice D3 v úseku km 16,880 po km 19,280 D3, ktorá znamenala vedenie trasy D3 v tomto úseku formou estakády. Technické riešenie bolo spracované v Štúdiu na stavbu: Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (CEMOS, s.r.o., 03/2016) a posúdené MŽP SR na základe Správy o hodnotení vplyvov

„Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“), ktorú vypracovala spoločnosť EPIS, s.r.o. Bratislava, 05/2017. V Záverečnom stanovisku č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 MŽP SR odporučilo pre realizáciu posudzovaný Variant 1 povrchový, subvariant 1A, t.j. so zachovaním ČSPL v Radoli.

Zmenou, ku ktorej došlo z dôvodu výstavby predchádzajúceho úseku stavby D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno), je posunutie začiatku stavby nasledujúceho úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto z km 11,100 do km 11,650 a to z dôvodu dočasného napojenia už vybudovaného úseku s tunelom Považský Chlmec. Úsek stavby D3 s tunelom Považský Chlmec je v prevádzke od novembra 2017. Na konci úseku v km 22,300 diaľnica pokračuje stavbou D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica.

V roku 2017 Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č.26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017 vydalo usmernenie, v ktorom žiada Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s. pokračovať v príprave diaľničného privádzača do priemyselnej zóny mesta, vrátane nevyhnutných preložiek inžinierskych sietí a súvisiacich stavebných objektov tak, aby bola táto stavba vedená ako samostatná investičná akcia. Dôvodom je potreba zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta ako aj pre zlepšenie bezpečnosti obyvateľov mesta.

### Úprava trasy diaľnice D3

Záujmové územie, ktorým prechádza trasa diaľnice D3 začína napojením na diaľničnú križovatku Žilina - Brodno, ktorá umožňuje napojenie územia na diaľnicu. Ďalej pokračuje diaľnica v trase cesty I/11, ktorá je t. č. vybudovaná v kategórii S 24,5/100. V tejto trase pokračuje diaľnica západným okrajom Brodna až po Kysuckú bránu, kde križuje mostným objektom železničnú trať Žilina - Čadca, ide v súbehu s c. I/11 a Kysucou, ktorú križuje v oblasti obce Oškerda. Prechádza na pravý breh Kysuce, ide v súbehu s riekou Kysuca. V oblasti motorestu Skalka je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto. Diaľnica znovu križuje Kysucu južne od ČOV v Kysuckom Novom Meste. Dostáva sa do priestoru medzi Kysucou a c. I/11. V tomto koridore prechádza diaľnica v blízkosti osídlenia Kysuckého Nového Mesta, Radole a Budatínskej Lehoty. Na základe vyššie spomínanej zmeny je v tomto úseku trasa vedená nie v tuneli, ale povrchovo, na mostnom objekte. Za Budatínskou Lehotou križuje diaľnica Kysucu mostným objektom, dostáva sa do lesoparku, križuje cestu III/2053 a pokračuje extravilánom po pravom brehu Kysuce. Po prekrižovaní Podhájskeho potoka a rieky Kysuca mostnými objektmi pokračuje až na koniec úseku, kde sa z dôvodu spojzdnenia celého úseku provizórne napája na cestu I/11 nezávisle od vybudovania nasledujúceho seku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou v jej inundácii a má po úprave začiatku úseku celkovú dĺžku 10,650 km.

Diaľnica je v predmetnom úseku navrhnutá v šírkovom usporiadaní podľa kategórie D 24,5/80. Zmeny technického riešenia hlavného objektu (diaľnica) oproti pôvodnému návrhu vyplynuli z procesu posudzovania, optimalizácie environmentálno-technického vedenia trasy a ďalších požiadaviek, ktoré boli akceptované v priebehu následnej projektovej príprave a spočívajú hlavne v úprave smerového a výškového vedenia diaľnice:

- úprava trasy diaľnice v km cca 13,5 - 14,5 v Kysuckej bráne z územných a priestorových dôvodov (tok Kysuce, železničná trať, riešenie preložky cesty I/11 v súbehu s D3, minimalizácia zásahu do PP Kysucká brána),
- posun trasy diaľnice v km cca 14,5-15,5 ďalej od obce Oškerda (posun severne cca 50-100m),
- posun trasy diaľnice v km cca 16,0-17,5 mimo skládky odpadov z dôvodu priestorového riešenia križovatky KNM-juh a mimo koridor súčasnej cesty I/11 v obci Radoľa (posun severne cca 50-150m),
- povrchové vedenie diaľnice (namiesto tunela Kysuca) v úseku Kysuckého Nového Mesta na základe odporúčania zo záverečného stanoviska MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 ,
- predĺženie úseku D3 do úseku nadväzujúcej stavby D3 z dôvodu potreby riešenia dočasného napojenia diaľnice na cestu I/11.

Napojenie dotknutého územia na diaľnicu bude zabezpečená prostredníctvom mimoúrovňových križovatiek Žilina Brodno a Kysucké Nové Mesto juh. Pôvodne navrhovaná križovatka Kysucké Nové Mesto sever na základe pripomienok z technického riešenia vypadla.

V predmetnom upravenom úseku diaľnice D3 sa nachádza 16 mostov. Z nich 3 objekty patria do samostatnej stavby privádzača Kysucké Nové Mesto. Návrh jednotlivých mostov zohľadňuje význam a nároky premostovaných prekážok, zachovanie potrebných migračných koridorov a stanovuje dĺžku a plochu mostov s ohľadom na finančný náklad stavby. Predpokladaná technológia a postup výstavby sú volené tak, aby predstavovali optimálne budovanie danej konštrukcie s malými zásahmi do okolia stavby. Uvažuje sa s výstavbou na pevných a posuvných skružiach, vysúvaním a letmou betonážou s postupným vyvesovaním.

#### Úprava preložky cesty I/11

Úprava preložky vyplynula z dopravno-inžinierskych a územných podmienok. Pôvodná trasa preložky cesty I/11 viedla v súčasnej ceste III/2095 v k.ú. Považský Chlmec cez intravilán obce so značným negatívnym dopadom na dotknuté obyvateľstvo. Taktiež aj napojenie preložky cesty I/11 na cestu II/507 riešené úrovňovou križovatkou nebolo možné navrhnúť z priestorových dôvodov (tok Kysuce, zástavba, most na ceste II/507 ponad Kysucu).

#### Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste

Zmena prepojenia ciest (privádzač, križovatka KNM - juh) I/11 a MK vyplynula z úpravy mimoúrovňovej križovatky „KNM-juh“, z úpravy napojenia na cestu I/11 a z dôvodu požiadavky na predĺženie „privádzača“ až po priemyselnú zónu a s možnosťou napojenia príľahlých obcí okružnou križovatkou na ceste III/2095.

Úprava smerového a výškového vedenia diaľnice (modifikovaná trasa) okrem optimalizácie jej trasy vyvolala aj zmeny ďalších súvisiacich objektov, pričom výsledné trasovanie diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto v zmysle jej modifikácie (v stupni DSP) v porovnaní s pôvodným trasovaním diaľnice v technickej štúdií, resp. v hodnotiacej dokumentácii (Správa o hodnotení), je zrejmé z mapovej prílohy.

Všetky zmeny boli zapracované do dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR), pričom uvedená dokumentácia s upravenou (modifikovanou) trasou diaľnice D3 bola podkladom na územné konanie. Mesto Žilina ako príslušný stavebný úrad vydalo dňa 5.2.2010 pod číslom 2008/C-7489/HI Rozhodnutie o umiestení stavby (právoplatnosť nadobudlo 11.10.2010), pričom pre umiestnenie stavby a ďalšiu projektovú prípravu boli stanovené podmienky, ktoré sú zapracované do dokumentácie na stavebné povolenie (DSP).

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby rieši trasu diaľnice D3 v zmysle dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR) bez zásadných zmien. Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie boli do DSP zapracované všetky požiadavky vyplývajúce zo Záverečného stanoviska ako aj vyjadrení orgánov a organizácií k DÚR, ktoré boli zapracované do rozhodnutia o umiestnení stavby. Stavebné povolenie zatiaľ pre uvedenú investíciu vydané nebolo.

Zmena výškového vedenia trasy diaľnice v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchové zo štúdie na stavbu: Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto (CEMOS, s.r.o., 03/2016), posúdená MŽP SR (Záverečné stanovisko č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018) bola podkladom pre vypracovanie dokumentácie na zmenu územného rozhodnutia („Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3“ vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04.2020).

### **III.4 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI**

Stavba diaľnice D3 je navrhovaná v údolí rieky Kysuca, ktorú trasa diaľnice D3 4-krát križuje mostnými objektmi. Územie pozdĺž Kysuce je silno urbanizované, prelínajú sa tu prvky priemyselných, sídelných a dopravných plôch, ale aj devastovaných plôch – neprevádzkovaná skládka odpadov pri Kysuckom Novom Meste.

Vlastné riešené územie predstavuje jestvujúci dopravný koridor cestnej a železničnej siete, kde sa nachádzajú ďalšie líniové prvky – cesta I/11, železničná trať č. 127, el. vedenia a v transektoch týchto línii sa nachádzajú plochy kultúrnej krajiny vo forme menších plôch poľnohospodársky obrábaných polí a lesných plôch. Štruktúru krajiny dopĺňajú urbanizované prvky – sídla a priemyselné podniky.

Plochy v území koridoru diaľnice v tomto projektovanom úseku sa prevažne využívajú ako zastavané plochy komunikáciami, železničnou traťou, priemyselnou zónou, ako vodné plochy – rybník Brodno, rieka Kysuca a jej prítoky a ako lesné pozemky – zalesnené svahy Kysuckej brány, brehové porasty Kysuce. Poľnohospodárske plochy sa vyskytujú v údolí Kysuce. Jedná sa prevažne o trvalé trávne porasty s rôznou intenzitou poľnohospodárskeho využívania, väčšie plochy ornej pôdy sú pri Brodne a medzi Rudinou a Kysuckým Novým Mestom.

### **III.5 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA**

#### **III.5.1 Geomorfologické a geologické pomery**

Na geologickej stavbe širšieho územia sa podieľajú mezozoické a paleogénne sedimenty bradlového pásma, pribradlovej oblasti a magurského flyšu flyšového pásma a kvartérne sedimenty.

Územie je, po prekonaní vrchu Hajiská tunelom Považský Chlmec, charakteristické rovinatým fluvialným reliéfom údolia Kysuce až po jeho výrazné zúženie v tzv. Kysuckej bráne v okolí km 14,0, kde z východu zasahuje oblasť Kysuckých Beskýd. Ďalej v smere trasy diaľnice sa údolie Kysuce široko roztvára a tvorí Kysuckú kotlinu (pododiel). Kotlina je eróznno-denudačného pôvodu s nepatrným s uplatnením litológie na charaktere reliéfu.

V záujmovom území nie sú pozorovateľné významnejšie **geodynamické procesy**.

#### **III.5.2 Pôdne pomery**

V dotknutom území sú najviac rozšírené subtypy pôdných typov ako sú kambizeme (typické a pseudoglejové), menej sa vyskytujú rendziny, fluvizeme a gleje v oblasti Kysuckého Nového Mesta. Antropogénny tlak na využívanie pôdy na iné účely ako na plnenie jej primárnych produkčných a environmentálnych funkcií spôsobuje jej pozvoľný úbytok.

#### **III.5.3 Klimatické pomery**

Z hľadiska makroklimatickej klasifikácie patrí širšie posudzované územie do oblasti mierne teplej (počet letných dní do 50), podoblasti vlhkej ( $I_z = 60-120$ ) až veľmi vlhkej ( $I_z = 120$ -viac), okrsku - mierne teplý, vlhký-veľmi vlhký, s chladnou alebo studenou zimou, údolný).

#### **III.5.4 Hydrologické pomery**

Hydrologickú kostru územia tvorí rieka Kysuca, ktorá je pravostranným prítokom Váhu.

Ľavostranné prítoky – Snežnica, Vadičovský potok, Povinský potok Lodnianka

Pravostranné prítoky – Neslušanka, Podhájsky potok

Najbližšou väčšou **vodnou plochou** je štrkovisko v Brodne. Jedná sa o vodnú plochu s rozlohou 2 ha, ktorá slúži ako rekreačná vodná plocha s možnosťou rybolovu.

Hodnotenú územie patrí do hydrogeologického rajónu PQ 028 Paleogén povodia Kysuce (Šuba, 1984). V rámci tohto rajónu je ako čiastkový rajón VH 10 vyčlenené alúvium rieky Kysuca a jej významných prítokov, kde sa koncentrujú významnejšie množstvá podzemných vôd, ktoré sú z vodohospodárskeho



hľadiska významné. V tomto čiastkovom rajóne sa koncentrujú zachytené a využívané zdroje podzemných vôd. Čiastkový rajón VH 20 sa rozprestiera na miestach výskytu hornín flyšového pásma a v južnej časti aj bradlového pásma, ktoré sú z hydrogeologického hľadiska (až na niekoľko výnimiek) veľmi málo významné.

Z regionálneho hydrogeologického hľadiska môžeme územie rozdeliť do troch oblastí:

- územie budované horninami flyšového pásma
- územie budované horninami bradlového pásma
- územie budované horninami kvartéru

V území sú vytvorené predpoklady pre akumuláciu významných zásob podzemných vôd. V blízkosti trasy diaľnice D3 sa nachádzajú nasledovné vodné zdroje:

Na pravej strane rieky Kysuca sa nachádzajú vodné zdroje:

- Kysucké Nové Mesto – Podháj
- Kysucké Nové Mesto
- Rudina

Na ľavej strane rieky Kysuca sa nachádza vodný zdroj:

- Radoľa

### **III.5.5 Flóra a fauna, biotopy, migrácia**

#### *Rastlinstvo*

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili lužné lesy nížinné. Do prirodzenej skladby takmer všetkých rastlinných spoločenstiev v širšom riešenom území v posledných desaťročiach zasiahli vodohospodárske úpravy tokov, výstavba dopravných koridorov, intenzifikácia poľnohospodárstva, a ďalšie antropogénne faktory.

#### *Biotopy*

Pri ostatnej inventarizácii biotopov v trase navrhovanej stavby diaľnice boli identifikované len 3 typy biotopov:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91EO) – prioritný biotop európskeho významu,
- Br 2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (kód NATURA 3220) - biotop európskeho významu,
- Kr 9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu.

#### *Živočíšstvo*

Faunu priamo riešeného územia tvoria prevažne kozmopolitné synantropné druhy viazané na zastavané územie, priemyselné objekty a v širšom území voľnú poľnohospodársku krajinu, miestami sa tu objavia i vzácnejšie druhy živočíchov (sezónni migranti - zástupcovia avifauny, vydra na Kysuci a prítokoch, veľké šelmy preukazateľne migrujúce v území). Druhovou diverzitou územia zvyšujú prítomné významnejšie krajnotvorné prvky (lesíky, okolia recipientov, nelesná stromová vegetácia a pod.). V povodí rieky Kysuca, aj vo Vadičovskom potoku sa vyskytuje rak riečny, druh európskeho aj národného významu. Rieka Kysuca je podhorská rieka, podľa údajov o zarybnení a úlovkoch v rokoch 2012 – 2016 v nej bolo zistených až 27 druhov rýb. Z nich sú najvýznamnejšia hlaváčka podunajská, a ďalšie druhy rýb, uvedené v prílohe II Smernice o biotopoch – plíž vrchovský, boleň dravý, hlaváč bieloplutvý, a v prílohe V – mrena severná, hlaváčka podunajská a lipeň tymiánový. Prírodné podmienky sú vhodné aj pre výskyt početných druhov obojživelníkov a plazov, z ktorých na Slovensku sú chránené všetky druhy (ropucha bradavičnatá, ropucha zelená, skokan hnedý, skokan štíhly, mlok bodkovaný, rosnička zelená kunka žltobruchá, jašterica krátkohlavá, jašterica živorodá, užovka obojková, užovka hladká, vretenica severná). Z vtákov sa v koridore komunikácie vyskytujú synantropné druhy viazané na kultúrnu a urbanizovanú krajinu, ako aj druhy lesné z okolitých hôr. K najbežnejším druhom patria zástupcovia spevancov - lastovičky, sýkorky, drozdy, trasochvost biely,

vrabec domový a žltochvost domový, na rieke Kysuca sa vyskytuje vodné vtáctvo – volavka popolavá, potápač veľký, potápka malá, kulík riečny, bocian čierny, volavka biela, rybárik riečny, brehuľa a ďalšie. Z cicavcov prevažujú najmä drobné zemné cicavce. V okolí sa vyskytujú veľké šelmy - vlk dravý, rys ostrovid, medveď hnedý, ktoré tam majú svoje habitaty a hlavne migračné trasy. Rieka Kysuca je významným refúgiom výskytu vydry riečnej. Vydra sa v posudzovanom úseku Kysuce a jej prítokoch (napr. Vadičovský potok) trvale vyskytuje a loví potravu. V širšom okolí sa vyskytujú bežné druhy cicavcov zaradené ako poľovná zver napr. bažant, zajac poľný, srnčia zver, jelenia zver, diviak, liška.

#### *Migrácia živočíchov*

Územie Kysuckých Beskýd a Kysuckej vrchoviny patrí k oblastiam s vysokým podielom lesov a s jadrovým výskytom veľkých šeliem, ktoré z tejto oblasti migrujú do Poľska, alebo do javorníckej časti a následne do Českej republiky. Migráciu veľkých šeliem smerom na západ komplikujú prirodzené a antropogénne bariéry. Prirodzenou bariérou je rieka Kysuca. Antropogénne bariéry predstavuje najmä dopravná infraštruktúra – cestná aj železničná, ktoré prebiehajú na mnohých miestach súbežne. Jednou z hlavných bariér v území je cesta I/11, ktorá prepája Žilinu – Čadcu – Svrčinovec a diaľnica D3 v sprevádzkovaných úsekoch. Ďalšou výraznou líniovou bariérou je železnica - trať č.127, ktorá prepája Žilinu a Čadcu a Mosty u Jablunkova. Úsek trate medzi Čadcou a Krásnom nad Kysucou patrí ku dvom miestam s najvyššou mortalitou živočíchov v tejto oblasti. V rámci územia v Správe CHKO Kysuce existujú kritické miesta, v ktorých sú migračné koridory preťažené existujúcou cestnou infraštruktúrou. V mnohých prípadoch sú tieto miesta posledné, ktoré ešte umožňujú zvieratám migráciu v intenzívne zastavanej a obhospodarovanej krajine s dopravnou infraštruktúrou. V rámci územia dotknutého výstavbou úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sú to dve kritické miesta – Povina a Oškerda. Podrobná Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2020) identifikovala v území, okrem už uvedených, aj ďalšie migračné profily: Kysucké Nové Mesto a Kysucká brána, na privádzači Kysucké Nové Mesto je to migračný profil Sihot'. Tieto migračné profily boli identifikované ako koridory pre živočíchy kategórie A a B.

Potenciálne migračné profily kategórie živočíchov C sú lokalizované v celej dĺžke navrhovaného úseku D3. Špecifickými druhmi kategórie C sú vydra riečna a bobor eurázijský. Úspešná migrácia vydry cez líniovou bariéru je viazaná na vhodné migračné objekty, ktoré obsahujú práve „suchú cestu“. S výhľadom na udržanie priaznivého stavu populácie vydry v tejto oblasti je migračný profil určený na každom pre vydru významnom (výskyt vydry) prítoku rieky Kysuca, ktorý križuje plánovaný úsek D3 a tiež na samotnej rieke Kysuca, kde dochádza ku kríženiu s plánovaným úsekom D3.

Migračné profily kategórie živočíchov D (obojživelníky) neboli popri diaľnici D3 identifikované. Najvýznamnejším miestom výskytu v úseku D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto je územie v okolí vodnej plochy (štrkovisko Brodno) pri obci Brodno cca v km 12,000. Identifikované migračné spojenie (migračné trasy) však nekrižujú plánovanú diaľnicu D3.

Migračné profily kategórie živočíchov F (vtáctvo) - pre vtáctvo je pri pohybe v priestore určujúcim prvkom vodný tok, preto ako migračné profily boli určené všetky križovania vodného toku Kysuce mostnými objektmi – v km 15,000, km 18,073, 19,757 a 22,050.

#### **III.5.6 Chránené územia prírody a krajiny**

Trasa diaľnice je v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov vedená väčšinou v území v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR. V okolí navrhovanej stavby diaľnice D3 sa nachádzajú chránené územia:

##### **km 13,350 - Prírodná rezervácia Rochovica**

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 110 m od chráneného územia (ochranné pásmo sa nachádza na západnej strane chráneného územia, mimo posudzovanú činnosť). Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 20 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/2095.

### **km 13,56 - Prírodná rezervácia Brodnianka**

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 350 m od chráneného územia a 320 m od jeho ochranného pásma. Preložka cesty I/11 je trasovaná vo vzdialenosti cca 320 m od chráneného územia a 230 m od jeho ochranného pásma.

### **km 13,35 – 14,00 - Prírodná pamiatka Kysucká brána**

Chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca. Diaľnica D3 v km 13,35 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 100 m od chráneného územia (na pravom brehu rieky Kysuca). Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca do 20 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/2095. Čo sa týka časti územia na ľavom brehu rieky Kysuca, diaľnica D3 (v km 14,00) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia, teda v jeho ochrannom pásme .

Navrhovanou stavbou preložky cesty I/11 dochádza k zásahu do chráneného územia s 5. stupňom ochrany a OP s 3. stupňom ochrany v zmysle zákona č.543/2002 Z.z. Výstavba si vyžiada mimoriadne citlivý prístup, aby nedošlo k priamym zásahom do predmetu ochrany a bol naďalej zabezpečený prístup k územiu.

### **Natura 2000**

V blízkosti navrhovanej stavby diaľnice D3 sa územia sústavy Natura 2000 nenachádzajú. Najbližšie položené územie Natura 2000 je územie európskeho významu SKÚEV0834 Ľadonhora lokalizované cca 2,5 km východne od trasy diaľnice D3 (na úrovni mesta Kysucké Nové Mesto) . Vplyvy na územia Natura 2000, tzv. „Primerané posúdenie“ bolo vypracované ako súčasť *Správy o hodnotení vplyvov úseku zmeny diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km 16,880 – 19,280 D3 v roku 2017 (E. Pauditšová, 05/2017)*. Vplyvy na predmety ochrany v posúdených chránených územiach boli vyhodnotené ako nulové, maximálne ako mierne negatívne . Dôležité je vyhodnotenie kumulatívneho vplyvu celej trasy diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto najmä vo vzťahu k migráciám veľkých šeliem, ktoré sú predmetom ochrany v okolitých územiach európskeho významu. Negatívny vplyv na migráciu šeliem bude mať diaľnica D3 na miestach, kde bude cesta križovať terestrické biokoridory nadregionálneho významu mimo zastavaného územia. Ide o lokality veľmi dôležité pre migráciu veľkých šeliem v rámci troch štátov (Slovenska, Českej republiky a Poľska), a to medzi jednotlivými územiami európskeho významu, vyhlásených práve na ochranu veľkých šeliem.

### **III.5.7 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)**

Podľa dokumentácie RÚSES sa v trase diaľnice D3 nachádza nadregionálny biokoridor NRBk 2 - rieka Kysuca, nadregionálny biokoridor (NRBk 3c) Škorča – Tábor – Skačkova hora – Obelec, nadregionálne biocentrum (NRBc 3) Ľadonhora – Brodnianka, genofondové lokality (GL): Rochovica (ZA 5) (PR), Brodnianka (ZA 6) (PR), Kysuca (ZA 7), Lužný les pri Rudinke (KM 35).

### **III.5.8 Obyvateľstvo a osídlenie**

Zmena navrhovanej činnosti sa bezprostredne dotýka dvoch okresov – Žilina a Kysucké Nové Mesto. V okrese Žilina sú to miestne časti mesta Žilina – Považský Chlmec, Budatín, Brodno, Vranie, v okrese Kysucké Nové Mesto – Rudinka, Oškerda, Radoľa, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota, Povina a Kysucký Lieskovec. Trasa diaľnice D3, resp. preložky cesty I/11 sa priamo dotýka zastavaného územia Brodna, Kysucké Nového Mesta, Radole a Budatinskej Lehoty.

### **III.5.9 Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti**

V území sa kultúrne a historické pamiatky a iné pozoruhodnosti nenachádzajú. Budatínsky hrad a kaštieľ v Radoli, sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od trasy navrhovanej diaľnice D3.

### **III.5.10 Archeologické lokality**

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP bol priamo v trase diaľnice dokumentovaných 8 archeologických lokalít a ďalšie 2 lokality boli zistené v okolí trasy.

### **III.5.11 Geologické a paleontologické lokality**

Kysucká brána je významnou geologickou a paleontologickou lokalitou vyhlásenou za chránenú prírodnú pamiatku.

## **III.6 IDENTIFIKÁCIA VPLYVOV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A OBYVATEĽSTVO**

### **III.6.1 Vplyvy na horninové prostredie a reliéf**

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby diaľnice na substrát a reliéf patria predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, t.j. budovanie násypov, v menšej miere zárezov a najmä početných mostných objektov. Zásah do reliéfu bude zmiernený vegetačnými úpravami svahov cestného telesa. Zásahy do horninového prostredia a reliéfu nebudú významné a to z dôvodu, že modifikovaná trasa diaľnice je vedená v morfológicky nenáročnom území. Na základe prieskumu boli odporučené spôsoby zakladania jednotlivých objektov.

Vo vzťahu k horninovému prostrediu a reliéfu je významná zmena výškového vedenia diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchový vedený na mostnom objekte. Toto riešenie je významne šetrnejšie k horninovému prostrediu a podzemným vodám.

Nepriamy vplyv na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktoré bude potrebné získať zo zdrojov v okolí. V tejto súvislosti je dôležité využiť jestvujúce zdroje materiálov. Zeminu z výkopov, ktorú nebude možné využiť späť do násypov bude potrebné uložiť na depóniách alebo použiť ako tesniacu vrstvu na skládke v Považskom Chlmci.

Riziko znečistenia horninového prostredia bude minimalizované realizáciou súboru preventívnych opatrení organizačného a technického charakteru.

### **III.6.2 Vplyvy na klimatické pomery**

Z globálneho hľadiska automobilová doprava sa podieľa na emisiách a látkach znečisťujúcich ŽP a vytvárajúcich skleníkový efekt ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{CH}_4$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ ), ktorý patrí k najzávažnejším antropogénnym príčinám zmien klímy. Vplyvom dopravy po navrhovanej diaľnici D3 na ovzdušie sa venujeme v časti vplyvov na obyvateľstvo.

Zmeny klímy sa v ostatných desaťročiach čoraz častejšie prejavujú extrémnymi prejavmi počasia. V cestnej doprave extrémne prejavy počasia ako sú búrky alebo záplavy môžu spôsobovať poškodenie cestnej infraštruktúry, odstávky komunikácií, obchádzky. Zhoršené meteorologické podmienky (dážď, sneh, poľadovica, hmla) majú vplyv na zhoršenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné zápchy. Zhoršené zimné podmienky (časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy) majú negatívny vplyv na zvýšené požiadavky na zimnú údržbu komunikácií a na poškodzovanie komunikácií. To všetko ovplyvňuje zvýšenie dopravného času prepravy tovarov, predĺženie času cestovania a zvýšenie pravdepodobnosti nehôd. Z toho dôvodu sa u nás veľké infraštruktúrne projekty posudzujú z hľadiska odolnosti voči extrémnym prejavom klimatickej zmeny a už v rámci projektovej dokumentácie sa navrhujú zmierňujúce opatrenia a opatrenia na adaptáciu na klimatické zmeny.

Stavba diaľnice D3 v celom úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (ako celok) zatiaľ nebola z hľadiska klimatických zmien posúdená. Posúdené boli jej časti – v rámci zmeny DÚR úsek stavby v km 16,880 – 19,280 D3 a samostatne tiež časť „privádzača Kysucké Nové Mesto“, t.j. prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste. Na základe posúdenia zmeny v úseku km 16,880 – 19,280 D3 sa požadovalo dimenzovanie kapacity stavebných objektov diaľnice D3 (úpravy vodných tokov) na  $Q_{500}$ . SVP š.p. , Piešťany usmernil projektanta (listom č. CS SVP OZ PN 9636/2019/2 CZ 43758/210/2019 zo dňa 17.12.2019), aby pri návrhoch úprav toku Kysuca bolo uvažované s navrhovaným prietokom  $Q_{100}$ , v prípade budovania mostov a ochranných hrádzi je nutné zohľadniť bezpečnostné prevýšenie 0,5m . Pri návrhu mostných objektov (SO 233-00, 237-00, 247-00) bola požiadavka rezervy 0,5m od hladiny  $Q_{100}$  rieky Kysuca, resp. Vadičovského potoka pri SO 247-00 zohľadnená.

### **III.6.2 Vplyv na povrchové vody**

Počas výstavby diaľnice možno očakávať ohrozenie kvality vôd pri zakladaní pilierov mostných objektov križujúcich povrchové toky, pri výstavbe mostných konštrukcií resp. pri úprave vodných tokov. Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Zároveň existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta vodných tokov, čím sa zvýši zákal čo môže mať negatívny vplyv na vodnú faunu. Pre prípady znečistenia vôd počas výstavby je nevyhnutné vypracovať havarijný plán podľa Vyhlášky MŽP SR č.200/2018 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Trasa diaľnice D3 je vedená v celom úseku v inundačnom území rieky Kysuca, čím znižuje prietokový profil pri zvýšených prietokoch Kysuce. Z toho dôvodu boli po aktualizácii prepočtu priebehu hladín  $Q_{100}$  navrhnuté rozsiahle úpravy brehov rieky Kysuca a prítokov Snežnica, Neslušanka, Vadičovský potok, Dolinský potok, Povinka a Podhájsky potok.

V rámci zmeny v km 16,880 – 19,280 D3 boli znovu aktualizované hydrotechnické výpočty a úprava vodného toku Kysuca v prislúchajúcom úseku stavby (SO 364 S2) bola značne zredukovaná a SO 364 v časti S3 až S5 nie je potrebné realizovať, čo je pozitívne vo vzťahu najmä k vegetácii a živočíšstvu ale aj vo vzťahu k ekonomickej náročnosti stavby.

Počas prevádzky zrážkové vody z povrchového odtoku obsahujú množstvo škodlivých látok, ktoré môžu ovplyvniť kvalitu povrchových tokov. Vypúšťanie takýchto vôd do povrchových vôd je možné len cez zariadenia, ktoré zabezpečia zachytávanie plávajúcich aj škodlivých, znečisťujúcich látok.

Odvedenie zrážkových vôd z povrchového odtoku je na stavbe diaľnice D3 riešené :

- prirodzeným odtokom dažďových vôd cez svahy násypov diaľnice do záchytných priekop pozdĺž cestného telesa,
- diaľničnou kanalizáciou v úsekoch prechodu cez pásma ochrany vodných zdrojov a príľahlých plôch, stokovým systémom s prečistením vôd v odlučovačoch ropných látok a vyústením do príľahlého recipientu,
- mostné objekty diaľnice sú odvodnené samostatným potrubným systémom (resp. odvodňovacími žľabmi), ktoré sú súčasťou mostov. Odvodňovací systém mostov bude zaústený do stokovej siete kanalizácie.

### **III.6.3 Vplyv na podzemné vody**

V etape výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach (hĺbenie zárezov a hĺbkové zakladanie mostov). Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hĺbení základových konštrukcií (piloty), resp. nepriamo ich únikom do kolektora podzemných vôd, ktorý je dobre priepustný (štrky), pričom kontaminácia podzemných vôd môže byť spôsobená presakovaním znečisťujúcich látok až do zvodnených horizontov.

Z hľadiska možného ovplyvnenia kvality a režimu podzemných vôd je pozitívna zmena vo výškovom vedení trasy diaľnice D3 z tunelového riešenia na povrchové (mostným objektom SO 247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce). Nerealizáciou tunela je možné vylúčiť ovplyvnenie podzemných vôd výstavbou tunela a súvisiacich objektov ako objekt odvedenia vnútorných vôd, hĺbkový pozdĺžny drén a pod.

Prevádzka diaľnice neohrozí kvalitu a režim podzemných vôd, nakoľko potrebné úseky stavby vedené cez pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov sú odkanalizované, s prečisťovaním odvádzaných vôd v odlučovačoch ropných látok. V rámci prevádzky diaľnice je potrebné zabezpečiť účinnosť ORL a ich správne fungovanie v prípade havárie.

Z hľadiska kumulácie vplyvu s ostatnými cestnými komunikáciami možno v súvislosti s výstavbou D3 hovoriť o zlepšení stavu v dôsledku lepšieho technického zabezpečenia diaľnice vo vzťahu k ochrane vôd. Prebratím tranzitnej dopravy sa zníži aj riziko nehôd s potenciálnym únikom škodlivých látok.

**Ochrana vodárenských zdrojov**

Trasa diaľnice zasahuje do nasledovných ochranných pásiem (OP) vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie:

- VZ Rudinka	km 15,000 – 15,250	OP II. stupňa vnútorná časť
	km 15,000 – 15,875	OP II. stupňa vonkajšia časť
- VZ Radoľa	km 17,100 – 18,275	OP II. stupňa vonkajšia časť
- VZ Kysucké Nové Mesto ZVL	km 19,450 – 20,200	OP II. stupňa vnútorná časť
	km 19,450 – 21,186	OP II. stupňa vonkajšia časť
- VZ Podháj	km 21,350 – 21,900	OP II. stupňa

Otázke ochrany vodárenských zdrojov bola v rámci jednotlivých etáp projektovej prípravy venovaná mimoriadna pozornosť. Na základe výsledkov prieskumov bol stanovený súbor opatrení na ochranu podzemných vôd počas výstavby diaľnice v jednotlivých ochranných pásmach, ktoré boli zapracované do projektovej dokumentácie stavby. Jedná sa predovšetkým o opatrenia preventívneho charakteru (monitoring, opatrenia na ochranu vôd pred znečistením, havarijný plán), ale aj konkrétne technické opatrenia na zvýšenie účinnosti ochrany vôd.

Pre navrhovanú zmenu stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 bol aplikovaný postup podľa § 16a vodného zákona a v rámci Správy o hodnotení (2017) vydalo VÚVH Stanovisko k primárnemu posúdeniu nového infraštruktúrneho projektu „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3" podľa čl. 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode; RSV) zo dňa 17.05.2017. V stanovisku bolo konštatované, že na základe uvedených predpokladov projektovú dokumentáciu daného úseku D3 podľa čl. 4.7 RSV nie je potrebné posudzovať. Podobný postup je ale potrebné uplatniť na celý úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto a projekt predložiť na posúdenie VÚVH.

**III.6.4 Vplyvy na pôdu**

Priamym negatívnym vplyvom stavby diaľnice na pôdy je ich trvalý záber pod objekty diaľnice a dočasný záber, ktorý súvisí s potrebou manipulačných pásov pozdĺž trasy diaľnice, pre výstavbu mostov, križovatiek, pre stavebné dvory a skládky humusu. Pred samotnou výstavbou sa musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskych pôd na základe bilancie skrývky humusového horizontu. Odobratá humusová vrstva pôdy z plôch dočasného a trvalého záberu sa uloží na zemník, po ukončení výstavby sa použije na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch. Nepriamo negatívne pôsobia na kvalitu pôdy predovšetkým stavebné práce vykonávané pri výstavbe diaľnice.

Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd v bezprostrednom v okolí diaľnice. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy, okraje ciest. K náhlym negatívnym prejavom na pôdy môže dôjsť pri náhodných haváriách, kedy môže najčastejšie dôjsť k úniku ropných látok, prípadne iných chemických látok a následnému bodovému znečisteniu pôdy.

**III.6.5 Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

Významným priamym vplyvom stavby je likvidácia drevín v trase diaľnice a kvôli úprave Kysuce rozsiahly zásah do brehov a dna rieky, zásah a likvidácia biotopov (chránených druhov ichtyofauny) mimo chránené územia, vytvorenie podmienok pre šírenie ruderálnych druhov. Vybudovaním diaľnice dochádza k fragmentácii pôvodne celistvých ekosystémov, v ktorých cestná komunikácia vystupuje ako bariéra.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky diaľnice D3 bude negatívne vplývať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Každá ďalšia líniová stavba vytvorí v tomto

území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie terestrických cicavcov, veľkých šeliem, vydry, obojživelníkov a vtákov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, vytvorenie podmienok pre voľnú migráciu pod mostnými objektmi) nemožno vylúčiť mortalitu chránených druhov živočíchov.

Priamym vplyvom je výrub drevín, ktorý bol pre celý úsek stavby vyčíslený posledne v roku 2008 v rámci inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo les vo výške spoločenskej hodnoty cca 3 259 167,92 €. V rámci zmeny DÚR v úseku km 16,880 – 19,280 D3 v roku 2020 bola v inventarizácii drevín vyčíslená celková spoločenská hodnota likvidovaných drevín, na ktoré sa vyžaduje súhlas s výrubom orgánu ochrany prírody a krajiny na 479 264,16 €. Veľkú časť likvidovaných drevín tvoria brehové porasty, na ktorých výrub sa vyžaduje súhlas orgánu štátnej vodnej správy, ich informatívna spoločenská hodnota bola vyčíslená na 1. 215 432,04 €. Spoločenská hodnota drevín, na výrub ktorých je potrebný súhlas cestného správneho orgánu, bola vyčíslená informatívne na 60 014,38 €.

Pri ostatnej inventarizácii biotopov európskeho a biotopov národného významu (2007) boli zistené 3 typy biotopov:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91EO) – prioritný biotop európskeho významu – záber predstavuje 121 943 m<sup>2</sup>,
- Br 2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (kód NATURA 3220) - biotop európskeho významu – záber predstavuje 9 150 m<sup>2</sup>,
- Kr 9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd – biotop národného významu – záber predstavuje 35 924 m<sup>2</sup>.

Celková spoločenská hodnota inventarizovaných biotopov európskeho a národného významu, ktoré sa nachádzali v trase stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto podľa zákona č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov predstavuje 2 648 118,68 €.

Pre zrealizovanie skutočnej hodnoty porastov (drevín aj biotopov), ktorých výrub si stavba vyžiada, je potrebné aktualizovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie v celom úseku stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, ktorá bude zohľadňovať zmeny vegetácie v priestore a čase.

Počas prevádzky sa v blízkosti komunikácie prejavujú predovšetkým vplyvy hluku a exhalátov. Hluk z dopravy bude mať rušivý vplyv na živočíchy hlavne v čase hniezdenia a vyvážania mláďat.

Blízke okolie cesty môže byť ovplyvnené exhalátmi a účinkom posypových látok. Kontaminácia asimilačných orgánov rastlín v okolí komunikácie sa môže následne prejavovať v potravinovom reťazci negatívnym vplyvom na zdravotný stav a reprodukciu živočíchov. Tak ako v prípade vplyvov počas výstavby, tak aj počas prevádzky navrhovanej činnosti sa predpokladá riziko šírenia nepôvodných (invázných) druhov a ruderalnej vegetácie.

### **III.6.6 Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz**

Vzhľadom na to, že v štruktúre krajiny bude navrhovaná trasa diaľnice novým prvkom, zmení sa súčasná štruktúra a využívanie krajiny v jej okolí a celkovo sa zmení doteraz vnímaný krajinný obraz vplyvom výstavby náročných stavieb (mosty ponad rieku Kysuca) a významných terénnych úprav (náspy, zárezy).

### **III.6.7 Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny**

Trasa diaľnice sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza prevažne v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR.

Z chránených území prechádza navrhovaná trasa diaľnice najbližšie pri Prírodnej pamiatke Kysucká brána (PP) - chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca. Čo sa týka časti územia na pravom brehu rieky Kysuca, posudzovaná činnosť je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 100 m od chráneného územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca do 20 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/2095. Čo sa týka časti územia

na ľavom brehu rieky Kysuca, posudzovaná činnosť je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj preložku cesty I/11, ktorá je lokalizovaná v tesnej blízkosti časti chráneného územia s 5. stupňom ochrany. Stavebná činnosť v tomto území si vyžiada veľmi citlivý prístup a vhodné technické riešenie, aby nedošlo k takým zásahom, ktoré by mohli mať za následok poškodenie predmetu ochrany chráneného územia.

V katastrálnom území Kysuckého Nového Mesta sa nachádzajú 3 chránené stromy, v k.ú. Radoľa 2 chránené stromy, v k.ú. Rudinka 4 chránené stromy. Všetky sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej činnosti.

### ***III.6.8 Vplyvy na územia Natura 2000***

Navrhovaná trasa diaľnice D3 nezasahuje do žiadneho prvku sústavy NATURA 2000. Najbližšie položené územie Natura 2000 SKUEV0834 Ľadonhora sa nachádza cca 2,5 km východne od trasy navrhovanej diaľnice D3. Primerané posúdenie vykonané v rámci zmeny stavby v km 16,880 – 19,280 D3 („Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 na sústavu Natura 2000“ vypracované ako súčasť Správy o hodnotení vplyvov uvedeného úseku diaľnice D3 v roku 2017, E. Pauditšová, 05/2017) vyhodnotilo vplyvy na územia vzdialené od 11 až do 26 km od navrhovanej stavby diaľnice D3 (SKÚEV0834 Ľadonhora bolo do siete Natura 2000 zaradené až v roku 2017), pričom potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky diaľnice D3 na predmety ochrany boli vyhodnotené ako nulové až mierne. Vyhodnotené boli aj kumulatívne vplyvy výstavby diaľnice D3 hodnoteného úseku km 16,880 -19,280 D3 spolu s ostatnými úsekmi D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, a to najmä z pohľadu migrácie veľkých šeliem. Výskyt šeliem bol potvrdený pracovníkmi ŠOP SR severne a južne od Kysuckého Nového Mesta, kde diaľnica D3 bude mať negatívny vplyv na migráciu pri križovaní terestrických biokoridorov nadregionálneho významu. Ide o lokality veľmi dôležité pre migráciu veľkých šeliem v rámci troch štátov (Slovenska, Českej republiky a Poľska), a to medzi jednotlivými územia európskeho významu, vyhlásenými práve na ochranu veľkých šeliem.

Významnosť územia výstavby diaľnice D3 z hľadiska migrácií veľkých šeliem potvrdila aj Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2020), vypracovaná pre kategórie živočíchov A, B, C, D a F. Na základe dostatočnej literatúry a overenia v teréne boli hodnotenom úseku plánovej diaľnice D3 identifikované migračné profily „Povina“, „Kysucké Nové Mesto“, „Oškerda“ a „Kysucká brána“, na privádzači Kysucké Nové Mesto bol identifikovaný migračný profil „Sihot“. V uvedených migračných profiloch boli navrhnuté opatrenia na zmiernenie bariérového efektu stavby diaľnice D3, ku ktorým patrí napr. úprava migračného objektu SO 201 mostu na D3 nad Podhájskym potokom v km 21,339 D3 a SO 202 mostu na D3 nad Kysucou v km 22,049 D3, umiestnenie ekoduktu a predĺženie mostného objektu SO 228v profile „Kysucká brána“, oplotenia diaľnice aj preložky cesty I/11 a ďalšie. Pri splnení opatrení navrhnutých v migračnej štúdii bude tento úsek diaľnice D3 zachovávať priepustnosť migračnej bariéry pre všetky tu hodnotené kategórie živočíchov a zároveň bude zabezpečená ochrana fauny a tiež bezpečnosť cestnej premávky.

### ***III.6.9 Vplyvy na územný systém ekologickej stability***

Podľa dokumentácie RÚSES sa v trase diaľnice D3 nachádza nadregionálny biokoridor NRBk 2 - rieka Kysuca, nadregionálny biokoridor (NRBk 3c) Škorča – Tábor – Skačkova hora – Obelec, nadregionálne biocentrum (NRBc 3) Ľadonhora – Brodnianka, genofondové lokality (GL): Rochovica (ZA 5) (PR), Brodnianka (ZA 6) (PR), Kysuca (ZA 7), Lužný les pri Rudinke (KM 35).

Významné budú vplyvy počas výstavby a to priamymi zásahmi do vodných tokov a brehových porastov, ktoré sú biokoridormi lokálneho významu (Neslušanka, potok Snežnica, Dolinský potok, Vadičovský potok, Povinský potok, a Podhájsky potok) a pri rieke Kysuca nadregionálneho významu. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada aj úpravu samotného toku Kysuce, pričom dôjde aj k odstráneniu časti brehových porastov. Po ukončení stavby by malo dôjsť k náhradnej výsadbe stromovej a krovinej vegetácie. Zmenou návrhu stavby v km 16,880 – 19,280 D3 sa nevyhnutné úpravy vodného toku významne zredukovali, napriek tomu je zásah veľký. Mostné objekty s dostatočným technickým migračným potenciálom budú umožňovať pohodlnú migráciu zveri. Vo významných koridoroch



veľkých šeliem je potrebné trasu diaľnice upraviť dodatočnými opatreniami tak, aby územie ostalo priechodné pre všetky skupiny živočíchov.

Trasa diaľnice D3 prechádza v km 13,380 – 14,100 cez biocentrum nadregionálneho významu Ľadonhora – Brodnianka (NRBc3), čím dochádza k fragmentácii samotného biocentra, ktoré je významným refúgiom aj veľkých šeliem.

### **III.6.10 Vplyvy na obyvateľstvo**

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby diaľnice D3 na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou počas suchého a veterného obdobia). Obyvatelia budú musieť znášať počas výstavby najmä časté prejazdy nákladných vozidiel, ktoré sprevádza hluk, emisie znečisťujúcich látok, zápach, často dopravné obmedzenia pri výjazde a vjazde na stavbu. V blízkosti samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti. V zastavaných lokalitách sa k tomu pridávajú aj stresové situácie, vznikajúce v súvislosti s každodenným pohybom obyvateľov za svojimi všednými povinnosťami, nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami. Významným vplyvom z pohľadu narušenia pohody a kvality života je zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie, záber pozemkov, náhrady za stratu produkcie poľnohospodárskej a lesohospodárskej výroby), ktoré budú riešené v zmysle platnej legislatívy.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Trasa diaľnice D3 je navrhnutá v údolí rieky Kysuca, v jestvujúcom dopravnom koridore cesty I/11 a železničnej trate č. 127. Vzhľadom na priestorové podmienky nebolo možné sa úplne vyhnúť zastavanému územiu, čoho dôsledkom sú asanácie dvoch rodinných domov v Kysuckom Novom Meste (privádzačom KNM), objektov Automotoklubu v Budatínskej Lehote a strediska údržby SSC. Vo všetkých prípadoch budú aplikované primerané opatrenia vo forme finančných náhrad.

Doprava po diaľnici bude emitovať hluk, ktorého limitné hodnoty budú na niektorých miestach prekročené. Hlukovými štúdiami boli navrhnuté protihlukové steny a ďalšie opatrenia (tiché mostné závery a použitie nízkohlučného asfaltu v úseku zmeny v km 16,880 – 19,280 D3) a sekundárne opatrenia na zníženie hlukovej záťaže územia, ktoré zabezpečia dostatočnú akustickú ochranu územia pred nepriaznivými vplyvmi dopravy na diaľnici.

Základné posúdenie vplyvov znečisťovania ovzdušia dopravou bolo realizované na základe imisnej štúdie v roku 2006 k tunelovému riešeniu. V zmysle vykonaného modelového výpočtu ku priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok prekračujúcim limitné hodinové hodnoty NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia (200 µg.m<sup>-3</sup>) produkovaných dopravou na diaľnici D3 v kumulácii s cestou I/11 dochádza v úseku od križovatky Brodno až po križovatku Kysucké Nové Mesto v celom modelovanom období rokov 2015 až 2040. V najbližšom okolí diaľnice sú dosahované max. hodnoty koncentrácie 434,6 µg.m<sup>-3</sup> v roku 2030 a 354,6 µg.m<sup>-3</sup> v roku 2040, čo presahuje limitnú hodnotu. Dotknutá zástavba je však prevažne situovaná mimo vplyv diaľnice, okrem niektorých rodinných domov v Brodne. Ročné limitné hodnoty koncentrácie NO<sub>2</sub> na ochranu zdravia ľudí (40 µg.m<sup>-3</sup>) nie sú prekročené. Okrem NO<sub>2</sub> bola modelovaná aj produkcia tuhých častíc PM<sub>10</sub> od automobilovej dopravy. Limitné hodnoty stanovené na ochranu zdravia ľudí nie sú prekročené (50 µg.m<sup>-3</sup>). Rozptylová štúdia bola modelovaná pre nepriaznivé klimatické podmienky, to znamená, že dosahované hodnoty koncentrácie NO<sub>2</sub> boli simulované pre podmienky, ktoré sa nevyskytujú každý deň v roku. Exhalačná štúdia vypracovaná v roku 2020 pre úsek zmeny v km 16,880 – 19,280 D3 konštatovala, že navrhovaná zmena diaľnice D3 bude spĺňať imisné limity podľa platnej legislatívy a nie je potrebný návrh opatrení. Prioritnou snahou vo vzťahu k ochrane ovzdušia je znižovanie produkcie emisií z cestnej dopravy. Toto sa v celospoločenskom meradle uskutočňuje ekologizáciou vozového parku a používaním menej škodlivých pohonných hmôt. V konkrétnej cestnej sieti je potom realizácia technicko-organizačných opatrení zameraná predovšetkým na zabezpečenie plynulosti dopravy. Kvalitné cestné komunikácie

dokážu znížiť produkciu škodlivín z dopravy práve plynulým režimom jazdy a menšími pozdĺžnymi sklonmi komunikácie, ktoré sú dané samotnými projektovými prvkami navrhovanej diaľnice. Dopad imisí počas prevádzky diaľnice na obyvateľstvo a okolité prostredie bude zmiernený aj vegetačnými úpravami.

Z územného hľadiska dôjde ku kumulácii nepriaznivých vplyvov dopravy na železničnej trati a cestných komunikáciách – diaľnica D3, cesta I/11, ktoré sa na relatívne malom územia viackrát križujú. Na druhej strane sa očakáva zníženie zaťaženia predovšetkým na ceste I/11 a niektorých komunikácií v meste Kysucké Nové Mesto vybudovaním novej križovatky v južnej časti mesta.

Sociálno-ekonomické pozitívne účinky sa prejavia zvýšením bezpečnosti užívateľov aj obyvateľov, znížením počtu dopravných nehôd, dosahovaním vyššej jazdnej rýchlosti, plynulosti dopravy, úsporou času pri preprave osôb a tovarov a znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako dôsledok vyššej kvality diaľnice oproti zhoršujúcemu sa súčasnému stavu.

### **III.6.11 Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme**

Významný vplyv na urbánny komplex sa nepredpokladá vzhľadom na to, že upravená trasa diaľnice je stabilizovaná v územnoplánovacej dokumentácii VÚC, dotknutých miest a obcí. Jedným z dôvodov optimalizácie trasovania diaľnice v ďalšej projektovej príprave boli aj požiadavky dotknutých miest a obcí rešpektovať výhľadové rozvojové investície zapracované v územnoplánovacej dokumentácii a požiadavky na ochranu sídiel pred negatívnymi účinkami z dopravy, čo bolo v maximálne možnej miere rešpektované.

#### *Vplyvy na priemyselnú výrobu*

Významným pozitívnym vplyvom stavby diaľnice na priemyselnú výrobu vo všeobecnosti je vytvorenie podmienok pre priaznivejšie napojenie a rýchlejšiu distribúciu materiálov a výrobkov z a do priemyselných podnikov v celom regióne. Realizáciou navrhovanej činnosti sa vytvoria optimálne podmienky pre skvalitnenie dopravných pomerov v území, čo sa sekundárne prejaví v rozvoji nových ekonomických aktivít. Z tohto pohľadu má veľký význam výstavba križovatky Kysucké Nové Mesto, ktorá plynulo napojí cestu I/11 a MK na diaľnicu D3 a je lokalizovaná blízko k priemyselnej časti mesta.

V roku 2017 Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č.26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017 vydalo usmernenie, v ktorom žiada Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s. pokračovať v príprave diaľničného privádzača do priemyselnej zóny mesta, vrátane nevyhnutných preložiek inžinierskych sietí a súvisiacich stavebných objektov tak, aby bola táto stavba vedená ako samostatná investičná akcia. Dôvodom je potreba zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta ako aj pre zlepšenie bezpečnosti obyvateľov mesta.

#### *Vplyvy na dopravu*

Počas výstavby je stavba prístupná z jestvujúceho systému komunikácií z cesty I/11, III/2095, III/2052, III/2053, III/2054. K prístupu na stavenisko bude nutné vybudovať prístupové komunikácie SO 823, 824, 825, 826, 828, 829, 833 a 835 a tiež spevnenie jestvujúcich komunikácií SO 161 a 162.

Po vybudovaní diaľnice D3 sa bude najväčší objem dopravy realizovať práve po diaľnici. Na novovybudovanej preložke cesty I/11 ostane cca len 1/3 celkového objemu dopravy. Z kapacitného posúdenia vyplýva, že posudzované úseky diaľnice D3 budú kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie. Funkčná úroveň posudzovaných úsekov reprezentuje voľný dopravný prúd.

Z hľadiska vplyvu na obyvateľov to znamená, že najväčšia časť dopravy, z ktorej až cca ¼ predstavujú nákladné vozidlá, sa bude realizovať po diaľnici D3. Nepriaznivé sprievodné javy tejto dopravy, ako je najmä hluk a emisie, budú zmiernené protihlukovými opatreniami. Jazda po diaľnici bude plynulá a bezpečná.

Z kapacitného posúdenia cesty I/11 vyplýva, že existujúca cestná sieť bude kapacitne vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu pre celé výhľadové obdobie. Funkčná úroveň posudzovaných

úsekov reprezentuje stabilný dopravný prúd. Presiahnutá kapacita komunikácie je len na intravilánovom úseku smerom od Žiliny po križovatku ciest I/11, III/2052 a III/2054.

Vybudovanie diaľnice D3 prinesie pre okolité obce bezpečnejšie dopravné riešenie a vytvorí sa komfortné spojenie medzi Slovenskom a susedným Poľskom.

*Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky sa neočakávajú.*

*Vplyvy na archeologické náleziská*

V rámci archeologického prieskumu bolo v trase diaľnice dokumentovaných 8 archeologických lokalít. Pri stavebnej činnosti v území je potrebné postupovať podľa ustanovení zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.

*Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality*

V tesnej blízkosti navrhovanej stavby preložky cesty I/11 (km cca 3,4 – 3,5) sa nachádza Prírodná pamiatka Kysucká brána. Stavebná činnosť v tomto území si vyžiada veľmi citlivý prístup a vhodné technické riešenie, aby nedošlo k takým zásahom, ktoré by mohli mať za následok poškodenie predmetu ochrany chráneného územia.

### **III.7 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIÍ**

V súčasnosti sa celý dopravný objem cestnej premávky v predmetnom úseku realizuje po ceste I/11, ktorá má v prevažnej miere také technické, bezpečnostné a kapacitné parametre, ktoré sú jednoznačne nevyhovujúce nielen pre výhľadové dopravné zaťaženie. Na základe dopravno-inžinierskeho posúdenia cesta I/11 kapacitne nevyhovuje vo väčšine úsekov už v súčasnosti.

Okrem dopravných kritérií cesta I/11 zároveň prechádza intravilánom obcí Radoľa, Budatínska Lehota a Povina. Tento stav spôsobuje obmedzenie plynulosti dopravy, zvýšenie nehodovosti a neustále sa zhoršujúce podmienky životného prostredia (hluk, znečistenie ovzdušia, otrasy) dotknutých obyvateľov. Prípadná realizácia technických opatrení nulového stavu, t.j. stavebnými úpravami cesty I/11 na zlepšenie nepriaznivého dopadu dopravy na životné prostredie by znamenalo aj značný zásah do existujúcej zástavby spojenou s demoláciou objektov.

### **III.8 NÁHRADNÉ A ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA**

Náhrada za majetkovú ujmu trvalého záberu pozemkov, demolácie objektov, nevyhnutný výrub drevín a za stratu produkcie poľnohospodárskej a lesohospodárskej výroby na dočasne zabratých pozemkoch PPF a LPF sa zrealizuje v zmysle platných právnych predpisov.

Pre elimináciu dopadov stavby na životné prostredie, zdravie a socio-ekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o:

- protihlukové opatrenia v podobe opatrení pri zdroji, protihlukových stien a sekundárnych opatrení,
- opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd v podobe vhodne navrhnutého odvodňovacieho systému a systému prečisťovania vôd z povrchového odtoku v potrebných úsekoch,
- opatrenia na zníženie rizík vyplývajúcich z interakcie stavby s horninovým prostredím, ktoré sa uplatnili v návrhu technického riešenia objektov stavby,
- atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,
- vhodné technické riešenie migračných objektov, ktoré umožňuje migráciu živočíchov všetkých kategórií v území významnom z hľadiska výskytu veľkých šeliem.

### **III.9 POROVNANIE VARIANTOV RIEŠENIA**

V závere zhrnutia porovnáваме pôvodné riešenie z technickej štúdie, posúdené procesom EIA v roku 1997 a v EIA z roku 2020 (zmena DÚR v úseku km 16,880 – 19,280 D3) so zmenami uskutočnenými v následnej etape projektovej prípravy (DÚR, DSP, zmena DÚR v km 16,880 - 19,280 D3). Zmeny predstavovali miernu modifikáciu smerového a výškového vedenia trasy a nového vedenia preložky cesty I/11. Úprava smerového a výškového vedenia diaľnice okrem optimalizácie jej trasy vyvolala aj zmeny mostných objektov a ďalších súvisiacich objektov. Tieto zmeny boli uskutočnené z nasledovných dôvodov:

- v km 14,0 – 18,0 bola trasa prispôbená skutočnému korytu Kysuce, smerovo sa oddialila od opustenej skládky odpadu v km 17,8 – aj z dôvodu realizácie križovatky Kysucké Nové Mesto – juh a jej priestorového riešenia,
- zmena tvaru križovatky Kysucké Nové Mesto – juh na úplný diamant,
- napojenie priemyselnej zóny v Kysuckom Novom Meste cez križovatku Kysucké Nové Mesto – juh na diaľnicu, resp. cestu I/11 – táto časť stavby bude v súlade s Usmernením Ministerstva dopravy a výstavby SR z roku 2017 pripravovaná ako samostatná investičná akcia,
- odčlenenie úseku od km 11,100 po km 11,650 z dôvodu dočasného napojenia úseku diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) ktoré vyplynulo z etapovitosti výstavby diaľnice D3 a v roku 2017 bolo uvedené do prevádzky,
- pričlenenie úseku diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Skalité k úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto ako provizórne napojenie na cestu I/11 – taktiež z dôvodu etapovitosti výstavby,
- vylúčenie križovatky Kysucké Nové Mesto – sever. Zostáva len mimoúrovňové križovanie cesty III/2053 s diaľnicou,
- skrátenie preložky a úpravy cesty I/11 ktoré vyplynulo aj zo zmeneného smerového vedenia diaľnice D3,
- povrchové vedenie diaľnice (namiesto tunela Kysuca) v úseku Kysuckého Nového Mesta na základe odporúčania zo záverečného stanoviska MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 ,
- podrobne rozpracované riešenie pred možnými záplavami Kysuce pri  $Q_{100}$ , stavebná úprava koryta toku, následná aktualizácia hydrotechnických výpočtov a redukcia úprav v súvislosti so zmenou DÚR v úseku km 16,880 – 19,280 D3 (2020)
- v zmysle prepracovanej hlukovej štúdie boli navrhnuté protihlukové opatrenia a v súvislosti so zmenou DÚR v km 16,880 - 19,280 D3 boli protihlukové opatrenia upravené.

Úpravy vedenia diaľnice možno charakterizovať ako zmeny technického riešenia, ktoré sú spojené s obdobnými vplyvmi na životné prostredie, ako boli identifikované v procese posudzovania v roku 1997 a v roku 2017. Modifikovaná trasa diaľnice, ktorá je vedená v úzkom koridore ako pôvodný variant, však bola optimalizovaná na základe požiadaviek dotknutých miest a obcí a na základe podrobnejšieho poznania dotknutého územia a prispela pozitívne k zníženiu negatívnych vplyvov tak vo vzťahu k obyvateľstvu, ako aj jednotlivým zložkám prírodného prostredia.

## **IV. ZÁVER**

Zvýšenie negatívneho vplyvu oproti pôvodnému riešeniu nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti. Naopak, za pozitívum možno označiť zmenu výškového vedenia trasy v úseku km 16,880 – 19,280 D3 z tunelového na povrchové, ktorého návrhom dochádza k podstatne menšiemu zásahu do horninového prostredia a režimu podzemných vôd, ako aj k menšiemu zásahu do vodného toku Kysuce v dôsledku redukcie úprav dna a brehov vodného toku. Celkovo tak možno modifikovaný variant diaľnice D3 považovať za environmentálne a socio-ekonomicky výhodnejší ako variant pôvodný.

Projektová dokumentácia stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto prešla v priebehu 20 rokov vývojom, počas ktorého boli stále podrobnejšie študované podmienky prostredia, v ktorom bude umiestnená. Niektoré prieskumy a štúdie boli aktualizované v roku 2007 a v súčasnosti už nie sú

výpovedné, nakoľko sa zmenili vstupné údaje, legislatíva, alebo metodika spracovania prieskumov (hluková a exhalačná štúdia, inventarizácia drevín rastúcich mimo les, inventarizácia biotopov európskeho a národného významu). Niektoré prieskumy, štúdie sa v tom čase vôbec nerealizovali, alebo boli vypracované len pre časť stavby (primerané posúdenie, posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy, posúdenie podľa Smernice o vodách).

**Časť stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač** - je na základe usmernenia Ministerstva dopravy a výstavby (č.26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017) pripravovaná ako samostatná investičná akcia, ktorú bude možné realizovať v predstihu pred výstavbou diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. V rámci toho boli v PD DSP/DRS (Geoconsult, s.r.o., 02/2020) a Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti (Geoconsult, s.r.o., 02/2020) vypracované nasledujúce prieskumy a štúdie:

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (EKOSPOL, a.s. Žilina, 02/2020),
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (ENVICONSULT Žilina, 02/2020),
- Migračná štúdia (02/2020)
- Hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. 02/2020)
- Exhalačná štúdia (ENVICONSULT Žilina, 02/2020),
- Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (Geoconsult, s.r.o., 02/2020),
- Migračná štúdia D3 pre diaľničný úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač (HBH Projekt s.r.o., 08/2020)

V rámci Správy o hodnotení vplyvov **Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280** (EPIS, s.r.o.,05/2017) a PD na zmenu DÚR boli vypracované :

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (EKOSPOL, a.s. Žilina, 02/2020),
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (v rámci PD Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020),
- Primerané posúdenie vplyvu zámeru “Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280” na územia sústavy Natura 2000 spracované podľa ustanovení článku 6(3) Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (EPIS, s.r.o., 05/2017)
- Posúdenie klimatických rizík na projekt zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 2017 (EPIS, s.r.o., 05/2017)
- Stanovisko VÚVH k materiálu „Posúdenie DSP podľa článku 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 (VÚVH, 05/2017)
- Hluková štúdia (v rámci PD Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020)
- Exhalačná štúdia (v rámci PD Zmena DÚR v km 16,880 – 19,280, DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 04/2020)

Migračná štúdia D3 pre diaľničný úsek D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (HBH Projekt s.r.o., 08/2020) bola vypracovaná pre celý úsek diaľnice.

Z uvedeného je zrejmé, že pre úsek stavby Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je potrebné vypracovať dokumenty, resp. aktualizácie dokumentov :

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (dokumentácia z roku 2007 je neaktuálna, prieskum musí zohľadňovať zmeny vegetácie v priestore a čase a predpísanú metodiku mapovania biotopov)
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín (dokumentácia z roku 2008 nie je aktuálna, prieskum musí zohľadňovať zmeny legislatívy a najmä zmeny vegetácie v priestore a čase),

- Hluková štúdia (aktualizácia hluku na celom úseku stavby vrátane preložky cesty I/11 a posúdenie kumulatívneho účinku diaľnice D3 a súbežnej cesty I/11 na podklade aktuálnych dopravnoinžinierskych vstupov),
- Exhalačná štúdia (aktualizácia emisií na celom úseku stavby vrátane preložky cesty I/11 a posúdenie kumulatívneho účinku diaľnice D3 a súbežnej cesty I/11 na podklade aktuálnych dopravnoinžinierskych vstupov),
- Primerané posúdenie vplyvu zámeru na územia sústavy Natura 2000 spracované podľa ustanovení článku 6(3) Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (hoci primerané posúdenie pre úsek zmeny v km 16,880 – 19,280 D3 posúdilo vplyvy na územia vzdialené 11 až 26 km od navrhovanej zmeny a vyhodnotilo kumulatívny účinok stavby najmä na migráciu veľkých šeliem, potrebné je v rámci aktualizácie zohľadniť aj územia, ktoré v roku 2017 ešte neboli súčasťou sústavy Natura 2000 a prípadne aj ďalšie, ak nejaké pribudnú v rámci etapy C+, zároveň je potrebné zohľadniť vypracovanú migračnú štúdiu od HBH Projekt, s.r.o., 08/2020)
- Posúdenie klimatických rizík na projekt zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (je potrebné posúdiť dopady extrémnych prejavov zmeny klímy na ostatné objekty stavby, ktoré neboli posúdené a navrhnúť prípadné dodatočné adaptačné opatrenia)
- Stanovisko VÚVH podľa článku 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) bude potrebné získať pre celý úsek navrhovanej stavby.

V Bratislave, 8.februára 2021

Vypracovala : RNDr. D. Martinková