O B S A H:

I. Údaje o navrhovateľovi 3

1. Názov 3
2. Identifikačné číslo 3
3. Sídlo 3
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu . 3
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie 3

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti 4

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti 4

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti 4
2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch 5
   2.1 Požiadavky na vstupy 17
   2.2 Údaje o výstupoch 19
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie 19
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov 20
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice 20
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí 20
   6.1 Charakteristika prírodného prostredia 20
   6.2 Krajina a scenéria 31
   6.3 Environmentálne záťaže a skládky odpadov 32
   6.4 Obyvateľstvo a jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia 32
   6.5 Súčasný stav kvality životného prostredia 35

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických 36

1. Vplyvy na obyvateľstvo 37
2. Vplyvy na prírodné prostredie 38
3. Komplexné zhodnotenie identifikovaných vplyvov na životné prostredie 50

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie 51

1. Účel projektu 51
2. Stručný popis technického riešenia 51
3. Charakteristika ovplyvnenej oblasti 53
4. Základné charakteristiky environmentálneho prostredia 54
5. Environmentálne záťaže a skládky odpadov 58
6. Obyvateľstvo a jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia 59
7. Hodnotenie očakávaného vývoja, za predpokladu neimplementovania investícií 60
8. Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou 60
9. Pravdepodobný kumulatívny dopad na územie 60
10. Náhradné opatrenia 67
11. Porovnanie variantov riešenia 68

VI. Prílohy 68

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona 68
2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti a vo vzťahu k okolitej zástavbe 68

3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti..... 68
VII. Dátum spracovania 69
VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľov oznámenia 69
IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa..... 69

Zoznam príloh:

1. Širšie vzťahy záujmového územia v mierke 1 : 10 000
2. Situácia zmeny navrhovanej činnosti v mierke - ortofotomapa 1 : 2 000
3. Situácia zmeny navrhovanej činnosti v mierke - katastrálna mapa 1 : 2 000
4. Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy
5. Záverečné stanovisko
6. Vyjadrenie MŽP SR k Oznámení o zmene navrhovanej činnosti
7. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti (DSP) je na CD

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu

Ing. Jiří Hájek, investičný riaditeľ
Národná diaľničná spoločnosť a.s.,
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Tel: +421 2 583 11 111

5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie

Ing. Tomáš Pollák, vedúci oddelenia investičnej prípravy diaľnic
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
tel.: 02/58311111, fax.: 02/58311706, e-mail: tomas.pollak@ndsas.sk

Ing. Radoslava Rajská, špecialista investičnej prípravy
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
tel.: 02/58311111, fax.: 58311706, e-mail: radoslava.rajska@ndsas.sk

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj:	Žilinský
Okres:	Kysucké Nové Mesto
Obec:	Radoľa, Kysucké Nové Mesto
Katastrálne územie (KÚ):	Oškerda, Radoľa, Kysucké Nové Mesto

Parcelné čísla:

k.ú. Oškerda

KN-E:

197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 132/2

KN-C:

11/2, 14/2, 17/2, 18/2, 19/2, 20/2, 22/2, 412/1, 412/2, 413/18, 413/3, 413/4, 414/13, 414/14, 55/3, 55/5

k.ú. Radoľa

KN-E:

173, 1820/1

KN-C:

1972, 1975, 168/8, 173/2, 173/3, 175/1, 175/11, 175/7, 188/7, 1962/2, 1962/3, 2594/3, 2594/7

k.ú. Kysucké Nové Mesto

KN-E:

925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 935, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1178, 1179, 1182, 1185, 1186, 1187, 1188, 1189, 1190, 1191, 1192, 1193, 1194, 1195, 1215, 1216, 1217, 1218, 1219, 1220, 1221, 1222, 1224, 1225, 1226, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231, 1232, 1233, 1234, 1235, 1236, 1237, 1238, 1239, 1240, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1247, 1248, 1249, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1265, 1266, 1267, 1268, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273, 1274, 1275, 1276, 1277, 1278, 1301, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1344, 1345, 1346, 1347, 1362, 1363, 1364, 1365, 1366, 1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1373, 1374, 1375, 1376, 1382, 1383, 1384, 1385, 1386, 1387, 1388, 1389, 1390, 1391, 1393, 1394, 1395, 1396, 1407, 1408, 1409, 1410, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428,

1429, 1430, 1431, 1432, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1448, 1449, 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461, 1559, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668, 1669, 1900, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1913, 1914, 1915, 1937, 1938, 1945, 1952, 1953, 1954, 1961, 1968, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 2016, 2017, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2145/1, 2232/21, 2233/1, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3107, 3108, 3109, 3219, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 4567, 4568, 4569, 4648, 6009, 6010, 6011, 6018, 6025, 6027, 6028, 6030, 6037, 6104, 6113, 6114, 6125, 6130, 1196/2, 1204/2, 1205/2, 1206/2, 1207/2, 1208/2, 1209/2, 1210/1, 1210/2, 1211/1, 1212/1, 1213/1 ,1214/1, 1223/1, 1223/2, 1392/1, 1392/2, 1416/1, 1417/1, 1418/1, 1419/1, 1518/21, 1518/22, 1786/21, 1786/22, 1849/1, 1852/1, 1855/1, 1856/1, 1857/1, 1858/1, 1865/1, 1866/11, 1866/21, 1867/1, 1868/1, 1869/1, 1870/1, 1871/1, 1872/1, 1873/1, 1874/1, 1875/1, 1876/1, 1877/1, 1878/1, 1879/1, 1880/1, 1881/1, 1882/1, ,1883/1, 1884/1, 1885/1, 1886/1, 1887/1, 1888/1, 1889/1, 1890/11, 1890/21, 1891/1, 1892/1, 1893/1, 1894/1, 1895/1, 1896/1, 1897/1, 1898/1, 1899/1, 1901/1, 1967/1, 1967/2, 1967/3, 1967/4, 1969/1, 1969/2, 1969/2, 1993/1, 1993/2, 1993/3, 2065/1, 2065/2, 2145/1, 2145/9, 3099/1, 3099/2, 3110/10, 3110/3, 3110/4, 3110/5, 3110/6, 3110/7, 3110/8, 3110/9, 3111/1, 3111/2, 3112/1, 3112/2, 3177/13, 3178/13, 3218/1, 3220/1, 3221/1, 3222/1, 3223/1, 3224/1, 3225/1, 3226/1, 3227/1, 3228/1, 3229/1, 3230/1, 3231/1, 3232/1, 3233/1, 3234/1, 3235/1, 3236/1, 3237/1, 3238/1, 3239/1, 3240/1, 3241/1, 3242/1, 3243/1, 3249/1, 3249/2, 3266/13, 3267/1, 4960/11, 4960/12, 4960/13, 4961/11, 4962/11, 4963/11, 4964/11, 4965/11, 4980/1, 4998/17, 6007/3, 6008/1, 6021/1, 6046/3, 6049/1, 943/1, 944/1

KN-C:

4989, 1047/1, 1478/7, 1487/3, 1489/1, 1489/2, 1489/3, 1576/5, 1630/11, 1703/13, 1703/14, 1703/14, 1703/15, 1703/16, 1703/17, 1703/21, 1703/23, 1774/52, 1928/18, 1928/182, 1928/183, 1928/85, 1928/86, 1928/89, 1928/90, 2145/1, 2145/9, 2232/19, 2232/21, 4732/2, 4932/1, 4932/9, 4970/3, 4986/8, 4994/1, 4998/1

Širšie vzťahy záujmového územia sú zrejmé z mapovej prílohy č. 1, umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti podľa katastra je zrejmé z prílohy č. 3.

2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľničného ťahu D1 - D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Čadca - Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever - juh.

Účelom a cieľom stavby je postupne dobudovať diaľničný ťah D3, skvalitniť podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu a zvýšiť plynulosť, rýchlosť a zároveň bezpečnosť 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 priľahlých 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.

Križovatka Kysucké Nové Mesto s diaľničným privádzačom je ucelená časť stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto s napojením na miestnu komunikáciu pri priemyselnom areáli, ktoré bolo navrhnuté v stupni DSP (2007 - 2011), resp. DP (2009-2011) a na ktorú je vydané právoplatné územné rozhodnutie (č. j. 2008/C-7489/Hl zo dňa 5.2.2010).

Na základe usmernenia MDV SR č. 26265/2017/SCDPK/67442 zo dňa 27.9.2017 z dôvodu potreby zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta, ako aj pre zlepšenie bezpečnosti dotknutých obyvateľov, Navrhovateľ pokračuje v príprave diaľničného privádzača do priemyselnej zóny ako samostatnú investičnú akciu, ktorú bude možné realizovať v predstihu pred výstavbou diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

Stručný popis predprojektovej a projektovej prípravy navrhovanej činnosti

Príprava predmetnej stavby bola v predchádzajúcom období spracovaná v nasledujúcej dokumentácii:

- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval ENVICONSULT Žilina, 1997
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie stavby „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 1998
- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“, vypracoval ENVICONSULT Žilina, 1999
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) - Kysucké Nové Mesto, II. časť Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2000
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2006
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2007
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ – doplnenie, vypracoval GEOCONSULT, 2009
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2011
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2013
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2020

Predmetný úsek diaľnice bol v predprojektovej príprave spracovaný v technickej štúdii „Diaľnica D18 (D3) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ (Enviconsult Žilina 1996), ktorá bola východiskovým dokumentom pre proces posudzovania vplyvov na životné prostredie v etape Zámeru.

Z dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (D3) posudzovaných v Zámere určilo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky v rozsahu hodnotenia pre ďalšie posudzovanie variant I, ktorý predstavoval jednovariantné riešenie bez ďalšieho členenia na subvarianty.

Vzhľadom na pripomienky, ktoré boli uplatnené pri prejednávaní zámeru, bol variant I v pôvodnom riešení trasy diaľnice (Zámer a Technická štúdia - Enviconsult Žilina, 1996) modifikovaný, okrem iného, aj v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole.

Potreba hľadania nového, spoločensky prijateľného a technicky realizovateľného riešenia diaľnice v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole, vyplynula z odmietavého prístupu Kysuckého Nového Mesta k variantu I prezentovaného v Zámere. Tento variant riešil trasovanie diaľnice priestorom Kysuckého Nového Mesta a Radole, ktoré je vysoko náročné z hľadiska územných podmienok - priestorových možností, vedením diaľnice zhruba v koridore súčasnej cesty I/11 s premostením cesty III/01163 spájajúcej Kysucké Nové Mesto s Radoľou. Problematickou okolnosťou tohto riešenia bola, okrem dotyku diaľnice s obytnou zónou, aj potreba vybudovania súbežnej cesty (preložka cesty I/11), ktorej vedenie na pravom brehu rieky Kysuce bolo spojené s negatívnymi vplyvmi na územný rozvoj Kysuckého Nového Mesta a jeho obyvateľstvo.

Z uvedených dôvodov bolo postupne vypracovaných päť variantných riešení vedenia diaľnice D18 (D3) v úseku Kysuckého Nového Mesta, varianty A, B, C, D a modifikácia základného variantu I (Doplnenie technickej štúdie - Ing. Stanislav Tabaček, 1997).

Varianty A, B, C predstavovali koncepciu východného obchvatu Kysuckého Nového Mesta vedeného prevažne cez katastrálne územie Radole. Jediným možným riešením vedenia trasy týmto územím bolo vedenie dvomi tunelmi s preklenutím Vadičovskej doliny v priestore intravilánu Radole mostnými objektmi. Varianty sa líšili iba dĺžkou, smerovým vedením a tým aj miestom a charakterom kontaktu s obcou Radoľa.

Variant D bol vedený prevažne katastrálnym územím Kysuckého Nového Mesta a predstavoval jeho západný obchvat s križovaním okrajovej časti sídelného útvaru (Súľkov) estakádou.

Okrem týchto nových variantov bola spracovaná aj modifikácia pôvodného variantu I, ktorej zásadnou zmenou bolo, že v kritickom úseku severného okraja Kysuckého Nového Mesta umožňoval ponechanie súbežnej komunikácie v súčasnej trase cesty I/11.

V čase spracovávania hodnotiacej dokumentácie (Správa o hodnotení) navrhovateľ zahájil práce na vypracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR), ktoré pokračovali súbežne s vypracovaním Správy.

Postupne ako sa problém vedenia diaľnice D18 (D3) prerokovával s predstaviteľmi Kysuckého Nového Mesta, zástupcami Okresného úradu v Kysuckom Novom Meste, zástupcami obecného zastupiteľstva a občanmi Radole za účasti projektanta DÚR a investora, boli z posudzovania vylúčené alternatívy A, B a neskôr i D. V dôsledku názorových rozdielov dotknutých obcí sa nedospelo k dohode o vedení diaľnice v predmetnom úseku.

V zmysle záverov rokovania zo dňa 27.1.1997 vznikla v súvislosti s dokončením Správy o hodnotení požiadavka na hodnotenie trasy diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa v dvoch variantoch. Tieto boli pre účely posúdenia vplyvov na životné prostredie v Správe o hodnotení označené ako variant I a variant C.

V období spracovania Správy o hodnotení, ktorá prebiehala súbežne s prípravou DÚR, boli v technickom riešení vykonané niektoré zásadné zmeny najmä z dôvodu optimalizácie dopravných vzťahov.

Najzásadnejšie zmeny vo vedení diaľnice a súbežnej cesty (preložka cesty I/11) boli navrhnuté vo variante I v priestore Kysuckého Nového Mesta. Pri konzultáciách a rokovaniach so zástupcami Okresného úradu, mesta Kysucké Nové Mesto a obce Radoľa bola navrhnutá zmena koncepcie napojenia celého sídelného útvaru na diaľnicu, ktorej dominanta bola vo vytvorení úplnej križovatky južne od Kysuckého Nového Mesta na pravom brehu rieky Kysuca (privádzač Kysucké Nové Mesto - juh). Nová koncepcia bola premietnutá do spracovania novej technickej štúdie, ktorá akceptovala nasledovné požiadavky dotknutých obcí:

- maximálne odkloniť trasu diaľnice od Kysuckého Nového Mesta JV smerom,
- diaľničný privádzač posunúť južnejšie a vylúčiť prejazd tranzitnej dopravy cez Kysucké Nové Mesto do Vadičova a ostatných obcí okresu,
- ideovo navrhnúť vonkajší dopravný okruh Kysuckého Nového Mesta pozdĺž železničnej trate a diaľničný privádzač navrhnúť tak, aby bolo možné jeho napojenie na tento okruh,
- diaľnicu pozdĺž Kysuckého Nového Mesta viesť tak, aby medzi diaľnicou a riekou Kysuca vznikla ochranná zeleň a val s tým, že diaľnica bude vedená na teréne,
- dopravné napojenie riešiť diaľničnými privádzačmi juh a sever a existujúci most Kysucké Nové Mesto - Radoľa zachovať pre pešie prepojenie,
- modifikovať trasu diaľnice v priestore lesoparku,
- križovanie cesty III/01164 v priestore Poviny riešiť nadjazdom nad diaľnicou.

V prípade variantu C boli taktiež navrhnuté zmeny technického riešenia vyplývajúce z požiadaviek dotknutých obcí. Podobne ako vo variante I prechodom diaľnice na pravú stranu Kysuce boli vytvorené podmienky pre vytvorenie diaľničného privádzača na juhu Kysuckého Nového Mesta. Tým došlo k menšiemu odklonu pri západnom portáli tunela Dúbravy. Obdobne bol riešený aj posun severného portálu tunela Budatínska Lehota ako reakcia na požiadavku obce Povina.

Posunom diaľnice D18 (D3) na pravú stranu Kysuce v priestore Oškerdy sa zmenila aj koncepcia súbežnej cesty medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom. Táto predstavovala v pôvodnom riešení jeden z najväčších problémov. Umiestnením diaľnice do trasy cesty I/11 vyvolávalo potrebu vybudovania súbežnej cesty medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom v celej jej dĺžke. Jej vedenie bolo pôvodne navrhnuté po pravej strane údolia Kysuce. Prechod intravilánmi Rudiny, Rudinky a Vrania spolu s náročnosťou technického riešenia pri Vraní boli výraznými negatívami tohto riešenia.

V modifikovanom riešení ostala súbežná cesta v úseku od Kysuckej brány po Povinu v polohe súčasnej cesty I/11. Od Kysuckej brány v smere na Žilinu bolo navrhnuté vybudovanie súbežnej cesty (náhrada za súčasnú cestu I/11) v trase pozdĺž železničnej trate cez Brodno s premostením Kysuce v priestore súčasného nadjazdu nad cestou I/11 pri motoreste Anita a s jej napojením na cestu III/50757, ktorá by bola po križovatku s cestou II/507 smerovo aj výškovo upravená na cestu I. triedy.

Správa o hodnotení bola v zmysle vyššie uvedeného dopracovaná v 10/1997 a je k dispozícii u navrhovateľa.

Po verejnom prerokovaní Správy o hodnotení a po vypracovaní odborného posudku, MŽP SR vydalo pre navrhovanú činnosť Záverečné stanovisko (27.7.1998), v ktorom uvádza, že z hľadiska vplyvov na životné prostredie diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto sú variant I - zapustený pod terénom s dodržaním nutných súvisiacich opatrení a variant C porovnateľné.

Variant I (alternatíva úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600) je možný len za podmienok a opatrení vo vzťahu k ochrane prírody, dotknutému obyvateľstvu a obciam za súčasného dodržania odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti uvedených v Záverečnom stanovisku.

Všetky požiadavky uvedené pre variant I (zapustený pod terénom) v Záverečnom stanovisku boli následne zapracované v dokumentácii na územné rozhodnutie (DÚR). Znenie Záverečného stanoviska je uvedené v prílohe č. 5.

Dokumentáciu pre územné rozhodnutie s upravenou trasou diaľnice v zmysle vyššie uvedeného vypracovala spoločnosť Geoconsult s.r.o. Bratislava (1998) a táto bola po prerokovaní podaná na príslušný stavebný úrad so žiadosťou o vydanie územného rozhodnutia.

Rozhodnutie o umiestnení stavby Diaľnica D3 (D18) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto bolo vydané Okresným úradom životného prostredia pod číslom 98/03789/OÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15. 12.1998 a nadobudlo právoplatnosť 30.6.1999. Na základe žiadosti navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. bolo rozhodnutie predĺžené pod číslom 2002/00671/OÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15.03.2002.

Na základe podmienok územného rozhodnutia sa pristúpilo k rozdeleniu stavby na dva úseky a to I. úsek Hričovské Podhradie – Žilina (Strážov) a II. úsek Žilina (Strážov) - Kysucké Nové Mesto, pričom II. úsek sa ďalej rozdelil na dve samostatné časti: I. časť Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) a II. časť Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. Zároveň došlo k zmene názvu stavby na diaľnicu D3 (predtým diaľnica D18) a následne boli uvedené úseky diaľnice premenované, pričom úsek, ktorý je predmetom tohto oznámenia, je úsekom diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

V roku 2000 spracoval Geoconsult s.r.o. dokumentáciu pre stavebné povolenie (DSP) v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, avšak objednávateľ v tom čase nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia.

Následne nastali zmeny v legislatíve, presun kompetencií zo štátnej správy na samosprávu, transformácia dotknutých organizácií, zmeny technických noriem a smerníc. Z týchto dôvodov navrhovateľ dal vypracovať aktualizáciu predmetnej dokumentácie (DSP 2007). Vzhľadom k tomu, že uvedené zmeny ako i podmienky vydaného územného rozhodnutia a požiadavky štátnych orgánov sa dotkli aj územného rozhodnutia, bolo potrebné vypracovať aj aktualizáciu dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR 2006). Po prerokovaní dokumentácie bola táto podaná na príslušný stavebný úrad so žiadosťou o vydanie nového územného rozhodnutia.

Počas územného konania pripomienky k DÚR (2006) zo strany Kysuckého Nového Mesta a dotknutých obcí vyvolali ďalšie zmeny (požiadavka na prepojenie privádzača Kysucké Nové Mesto s cestou III/2095 - pôvodne cesta III/50757), pričom bolo potrebné dokumentáciu doplniť (doplnenie DÚR 2009).

Na základe aktualizovanej DÚR (2006) a jej doplnenia (2009) bolo mestom Žilina ako príslušným stavebným úradom vydané Rozhodnutie o umiestení stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ pod číslom 2008/C-7489/HI zo dňa 5.2.2010 a nadobudlo právoplatnosť 11.10.2010.

Po vydaní územného rozhodnutia bola v roku 2011 spoločnosťou Geoconsult s.r.o. vypracovaná aktualizovaná dokumentácia na stavebné povolenie (DSP), zatiaľ však navrhovateľ nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia na celú stavbu, bolo však vydané stavebné povolenie pre tie objekty stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, ktoré tvoria tzv. dočasné napojenie stavy D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno), stavebné povolenie vydalo dňa 7.8.2015 MDVaRR SR pod číslom 12613/2015/SCDPK/48047 a nadobudlo právoplatnosť dňa 21.9.2015.

Vzhľadom na úpravu trasy diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto 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 k zmenám, ktoré modifikovali pôvodné technické riešenie diaľnice D3 na úrovni technickej štúdie a jej doplnenia, resp. na úrovni procesu posudzovania (Správa o hodnotení). Na základe toho bola vypracované „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ (Geoconsult, s.r.o. 2013).

MŽP SR po predložení predmetnej dokumentácie vo vyjadrení č. 4559 /2013-3.4/ml zo dňa 25.3.2013 uviedlo, že u zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona. Znenie vyjadrenia MŽP SR je uvedené v prílohe č. 6.

Na základe aktualizácie DSP (2020) stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ bola vypracovaná predložená dokumentácia „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov“. Dokumentácia na stavebné povolenie (CD) je v prílohe č. 7.

Popis hlavných zmien stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, privádzač“ je uvedený v nasledujúcej časti v zmysle aktualizácie DSP 2020 v porovnaní s hodnotiacou dokumentáciou (Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, 2013), resp. so Správou o hodnotení (1997) a s DSP (2011).

Stručný popis technického riešenia stavby

Predmetná stavba „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač” je v Dokumentácii na územné rozhodnutie ako aj v Územnom rozhodnutí súčasťou pripravovaného úseku diaľnice D3 „.Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto“.

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 okrem iného 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 samostatná investičná akcia. Dôvodom je potreba zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v južnej priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta a zároveň potreba zníženia súčasných nepriaznivých vplyvov na dotknuté obyvateľstvo prejazdom nákladnej dopravy cez intravilán mesta. Zároveň reflektuje na rozvojové aktivity Kysuckého Nového Mesta ako centra okresu a priľahlého regiónu.

Cieľom stavby je urýchliť výstavbu privádzača za účelom odľahčenia existujúceho vstupu do Kysuckého Nového Mesta v obci Radoľa, pričom existujúca úrovňová križovatka ciest I/11 a III/2052 je kapacitne nevyhovujúca, čo spôsobuje rozsiahle dopravné problémy.

Stavba privádzača rieši ako samostatná ucelená časť napojenia Kysuckého Nového Mesta na cestu I/11 a po dobudovaní diaľnice D3 cez mimoúrovňovú križovatku Kysucké Nové Mesto - juh napojenie aj na diaľnicu D3. Privádzač je pripojený úrovňovou križovatkou k ceste I/11, ktorú následne mimoúrovňovo križuje. Ďalej križuje rieku Kysucu, pripravovanú diaľnicu D3 mimoúrovňovou križovatkou Kysucké Nové Mesto - juh, úrovňovou okružnou križovatkou existujúcu cestu III/2095 a trať č. 127 ŽSR Žilina – Kysucké Nové Mesto. Úrovňovo sa pripája na existujúcu miestnu (účelovú) komunikáciu v blízkosti areálu fy. Schaeffler Slovensko s.r.o. Prepojenie je navrhnuté v šírkovom usporiadaní kategórie C 9,5/60 a dĺžka trasy prepojenia je 1 358,8 m.

Predmetná stavba je členená na časti nasledovne:

Objekt	Názov objektu
021	Demolácia rodinných domov v Kysuckom Novom Meste
025	Rekultivácia dočasných záberov
025.1	Rekultivácia dočasných záberov v k.ú. Radoľa (lesný pozemok)
036	Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste
113	Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste
117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke
	117.1 Cestná dopravná signalizácia
137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste
160	Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy
161	Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy
162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií
231	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou
232	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3
246	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR
276	Zárubný múr na časti stavby č.113
304	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo
305	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo
376	Úprava Dolinského potoka
376.1	Premostenie Dolinského potoka
524	Úprava kanalizácií v mieste okružnej križovatky
543	Úprava vodovodu DN 800 v km 15,830-16,700 D3
591	Úprava miestneho vodovodu v mieste okružnej križovatky
680	Preložka prípojky VN k TS Penta km 0,920 prepojenia c.I/11 a MK
681	Osvetlenie okružnej križovatky
684	Preložka VN 22 kV km 0,760 prepojenia c.I/11 a MK
718	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900
	718-01 Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 - dočasná úprava
	718-02 Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 - definitívna úprava
	718-03 Úprava ZOK ŽSR
729	Úprava DOK vedenia

747	Prekládka TF kábla v km 0,100 privádzača KNM - juh
748	Úprava TF metalického vedenia
784	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 257,900
790	Prekládka DK a DKK v km 0,100 privádzač KNM - juh
803	Úprava VTL plynovodu v km 1,330 prepojenia c.I/11 a MK
804	Preložka STL plynovodu v km 0,958 prepojenia c.I/11 a MK
829	Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500
833	Zjazdy na stavenisko z cesty I/11

Technické riešenie hlavných stavebných objektov je nasledujúce:

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

Základné údaje

Kategória:	C 9,5/60	
Dĺžka trasy:	1 358,81 m	
Šírkové usporiadanie:	jazdné pruhy	2 x 3,50 m
	vodiaci prúžok	2 x 0,25 m
	spevnená krajnica	2 x 0,50 m
	nespevnená krajnica	2 x 0,50 m

Rozsah objektu

Časť stavby 113 rieši prepojenie cesty I/11 s miestnou komunikáciou v Kysuckom Novom Meste s možnosťou napojenia sa na diaľnicu D3 v každom smere. Touto časťou stavby bude priamo napojené Kysucké Nové Mesto na diaľnicu D3. V mieste kríženia s cestou III/2095 je navrhnutá okružná križovatka, ktorá zabezpečí priame napojenie priľahlých obcí na cestu I/11 a v budúcnosti aj na diaľnicu D3.

Priestorové riešenie trasy

Trasa časti stavby je výškovo navrhnutá tak aby preklenula rieku Kysucu, umožnila mimoúrovňové napojenie sa na diaľnicu v mieste diaľničnej križovatky, úrovňovo križovala jestvujúcu cestu III/2095, preklenula jestvujúcu trať ŽSR a napojila sa na miestnu cestu v Kysuckom Novom Meste.

Zemné teleso a konštrukcia vozovky

Trasa je vedená prevažne v násype so sklonmi 1:2, iba na začiatku úseku je navrhnutý výkopový svah so zárubným múrom, časť stavby 276.

Konštrukcia vozovky:

asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB	40mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek 0,5 kg/m2	PS; CBP		STN 73 6129
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	AC 16 L; I; PMB	70mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek 0,5 kg/m2	PS; CBP		STN 73 6129
asfaltový betón pre podkladovú vrstvu	AC 22 P; I	90mm	STN EN 13108-1
infiltračný postrek 1,5 kg/m2	PI; CB		STN 73 6129
cementom stmelená zmes	CBGM $C_{5/6}$	170mm	STN 73 6124-1
štrkodrvina	ŠD; 31,5 G_c min	180mm	STN 73 6126
	SPOLU	550mm	

Zásady odvodnenia

Odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do priekop, resp. do okolitého terénu, kde voda čiastočne vsiakne a čiastočne sa odparí. V mieste protihlukových stien je voda

z vozovky strechovitým priečnym sklonom odvedená do pozdĺžnych žľabov a následne do uličných vpustov, cez ktoré ústi do vsakovacích studní. Na úseku od km 0,000 do 0,125 je odvodnenie vpravo zabezpečené do pravostrannej priekopy, ktorá súčasne zachytáva povrchovú vodu stekajúcu po svahu a aj z okolia zárubného múra (objekt 276) a následne ju odvádza do vsakovacej priekopy. Vsakovacia priekopa sa nachádza vpravo v staničení 0,040 – 0,055. Pravostranná priekopa na úseku km 0,125 – 0,210 zachytáva vodu z pravostranného svahu a odvádza ju cez priepust pod zjazdom z cesty I/11 v km 0,261 do existujúceho priepustu pod cestou I/11.

231 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou

Základné údaje o moste

Dĺžka premostenia :	158,000 m
Dĺžka mosta :	173,500 m
Šírka mosta :	do km 0,307 500 - 14,800m
	od km 0,307 500 - 14,800 - 18,625m

Mostný objekt tvorí 3-poľová spojitá konštrukcia s rozpätiami polí 43+74+43m. Trámy sú zavesené na dvoch dvojiciach nízkych pylónov systémom ED káblov (4 x 6 ED káblov). Piliere tvoria dvojice stĺpov atypického priečneho rezu, ktoré sa smerom hore zužujú a sú votknuté do základu na mikropilótach. Opory tvoria úložné prahy na mikropilótach s rovnobežnými (resp. šikmými) krídlami.

V mieste mosta a v úseku 10 m na každú stranu od pôdorysného priemetu mosta budú brehy Kysuce upravené do sklonu 1:2. Celková dĺžka úpravy bude 37 m. Dno Kysuce bude upravené v rámci stavby D3 súčasne s komplexnou úpravou koryta Kysuce. Svahy toku budú opevnené v sklone 1:2 kamennou rovnaninou hr.1,00 m (medzery budú vyklinované menšou frakciou kameňa). Obojstranne sú navrhnuté kamenné pätky s prevýšením 0,50 m nad upravené dno koryta, ktoré budú šírky 4,00 m a hr.2,00 m.

Zábradlie výšky 1,1 m budú tvoriť segmenty z tenkostenných oceľových profilov otvoreného prierezu. Zábradlie bude mať plnú výplň proti padaniu snehu. Stĺpiky zábradlia budú navýšené do výšky 3,5 m nad rímsu a bude na nich prichytené pletivo s odraznými plechmi, aby sa zabezpečila ochrana migrujúcich vtákov pred nárazom do vozidiel. Most v zmysle migračnej štúdie je v súlade s technickými požiadavkami pre migračné koridory.

232 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3

Základné údaje o moste

Dĺžka premostenia:	72,190m
Dĺžka mosta:	84,180m
Šírka mosta:	20,30m

Most je navrhnutý ako 3-poľový spojitý dvojtrámový most z monolitického predpätého betónu, s rozpätiami polí 22,0+30,0+22,0m. Spodnú stavbu tvoria dve opory založené na veľkopriemerových pilótach a dve podpery s dvomi piliermi založenými na plošných základoch v otvorených stavebných jamách na vrstve piesčitých štrkov.

246 Most na pripojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR

Základné údaje o moste

Dĺžka premostenia:	97,40 m
Dĺžka mosta	108,98 m
Šírka mosta	9,50 m

Mostný objekt je navrhnutý ako 3- poľová konštrukcia z predpätého betónu s rozpätiami polí 30,0 + 39,0 + 30,0 m. Zo statického hľadiska ide o 3- poľový spojitý nosník. Most je v priamej. Most je otvorene usporiadaný a má neobmedzenú voľnú výšku, zaťažiteľnosť je normová. Podpery sú založené hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach.

276 Zárubný múr na časti stavby 113-00

Základné údaje:

Celková dĺžka múru	:	62,55 m
Výška múru	:	1,20 – 5,2 m
Konštrukčný systém múru	:	Kotvený zárubný múr z klincovanej zeminy a striekaného betónu so železobetónovým obkladom s kameňom
Pohľadová úprava	:	Kamenný obklad a pohľadový betón - hladký

Objekt 276-00 rieši statické zabezpečenie pravostranného zárezu objektu 113-00 - "Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste" a súčasne sa podieľa na zabezpečení globálnej stability územia v zárezovej časti tohto objektu, ktorý je tu vedený v päte svahu, čiastočne územím s výskytom menších, lokálnych stabilizovaných zosuvov prevažne v i ich odtrhovej časti s predpokladanou šmykovou plochou v hĺbke 2,0-3,0 m na rozhraní delúviálnych sedimentov a paleogénu bez prítomnosti podzemnej vody. Zárubný múr je navrhnutý ako klincovaná zemina so striekaným betónom, v päte zaistenia je múr kotvený cez kotevný veniec trvalými lanovými horninovými kotvami. Kotevný veniec zo železobetónu je založený na základovom páse z prostého betónu.

304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo

Protihluková stena slúži na elimináciu hluku z cestnej motorovej dopravy na diaľnici D3 časť Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto vo vzťahu k urbanizovanému prostrediu. Protihluková stena je umiestnená na prepojení ciest I/11 a MK vpravo. Chráni proti šíreniu dopravného hluku areál štátnych hmotných rezerv v Kysuckom Novom Meste. Výplne PH steny sú z panelov vyhotovených z nepriehľadných panelov. Celkové funkčné a dispozičné riešenie je navrhnuté v zmysle požiadaviek aktualizovanej hlukovej štúdie, pričom sa dispozičné riešenie oproti pôvodnému návrhu nemenilo. Výška protihlukovej steny je 2,00 m. Stena je umiestnená na násype cesty. Protihluková stena je vyhotovená z protihlukových vysokoabsorbčných hliníkových panelov, ktoré sú z hlboko poťahovaného hliníkového plechu a zodpovedá normám EN 1793 1-3, EN 1794 1-2, ZTV -LSW 88 a smernici DB 800.2001. Podnož je železobetónová s postupným uskakovaním, kopírujúcim terén. Protihluková stena má začiatok v km 1,075 a prebieha po cestnom telese, kde v postupnom uskakovaní kopíruje terén a končí v km 0,882 na cestnom telese.

305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo

Protihluková stena slúži na elimináciu hluku z cestnej motorovej dopravy na diaľnici D3 časť Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto vo vzťahu k urbanizovanému prostrediu. Protihluková stena je umiestnená na prepojení ciest I/11 a MK vľavo. Chráni proti šíreniu dopravného hluku rodinné domy v Kysuckom Novom Meste. Výplne PH steny sú z panelov vyhotovených z nepriehľadných panelov. **Celkové funkčné a dispozičné riešenie je navrhnuté v zmysle požiadaviek aktualizovanej hlukovej štúdie, pričom sa dispozičné riešenie oproti pôvodnému návrhu menilo a je predmetom zmeny navrhovanej činnosti.** Minimálna výška protihlukovej steny je 3,00 m a maximálna 5,50 m. Stena je rozdelená na dve časti pred kruhovým objazdom a za kruhovým objazdom smerom k mostu. Stena je umiestnená na násype cesty. Stĺpiky sú osadené v osovej vzdialenosti 3,00 m. Protihluková stena je vyhotovená z protihlukových vysokoabsorbčných hliníkových panelov, ktoré sú z hlboko poťahovaného hliníkového plechu a zodpovedá normám EN 1793 1-3, EN 1794 1-2, ZTV -LSW 88 a smernici DB 800.2001. Protihluková stena má začiatok v

km 0,677 a prebieha po cestnom telese, kde v postupnom uskakovaní kopíruje terén a končí v km 1,055 na cestnom telese.

376 Úprava Dolinského potoka

Stavebný objekt rieši kolíziu existujúceho koryta Dolinského potoka s novonavrhovanou komunikáciou (113 Prepojenie ciest c. I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste). Úprava koryta potoka začína v km 0,000 00 napojením stabilizačného prahu na jestvujúce koryto, pokračuje jestvujúcim korytom a končí v km 0,051 89 napojením pomocou stabilizačného prahu na jestvujúce koryto Dolinského potoka. V úseku km 0,000 00 až 0,051 89 je priečny profil úpravy navrhnutý ako zložený lichobežník. Dno navrhovanej úpravy koryta je široké 1,0m a hlboké 0,3m, pričom slúži na prevedenie nízkych stavov. Berma je v km 0,000 00 až 0,007 75 (0,046 36 až 0,051 89) premenlivej šírky. Pod premostením (km 0,010 75 až 0,043 36) je berma navrhnutá šírky 4,3m (vľavo) a 2,5m (vpravo). Mimo mosta (SO376.1) sa berma plynule napája na existujúce koryto. Opevnenie úpravy koryta je navrhnuté ekologickým spôsobom z kamennej dlažby hr.200mm uloženej na sucho na hr.200mm uloženou na podkladnom štrkopiesku. Opevnenie bude na začiatku a na konci úpravy ukončené stabilizačným kamenným prahom hr.0,60m.

SVP š. p. s pôvodne navrhovaným riešením prevedenia Dolinského potoka priepustom formou dvoch uzavretých profilov rozmerov 2m x 1m nesúhlasil a to z dôvodu nedostatočnej kapacity priepustu. Projektant navrhol vyhovujúce nové technické riešenie, ktoré spočíva v nahradení zatrubnenia (2 x uzavretý profil 2m x 1m) premostením (rieši SO 376.1 Premostenie Dolinského potoka), **čo je predmetom zmeny navrhovanej činnosti.**

829 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500

Prístupová cesta 829 sa vybuduje za účelom sprístupnenia staveniska v km 16,500 D3. Navrhnutá cesta začína na ceste I/11, pokračuje po provizórnom premostení rieky Kysuca na jej ľaví breh. Koniec úseku je navrhnutý v km 0,159760, kde je cesta ukončená na jestvujúcom teréne.

Základné údaje:

kategória	P 4/30
celková dĺžka trasy	159,76 m

Dočasné premostenie

Dĺžka premostenia	:	70,535 m
Dĺžka mosta	:	75,000 m
Šírka mosta	:	5,450 m

Mostný objekt je tvorený dvoma prostými poľami s rozpätím 36,0 m. Pre výstavbu nosnej konštrukcie mosta je uvažované s použitím typizovaného provizórneho premostenia s dvomi hlavnými priehradovými nosníkmi a spodnou mostovkou typu TMS (Ťažká mostová súprava). Voľná šírka na moste je 4,0 m. Predpokladá sa uloženie nosnej konštrukcie mosta na krajných podperách a strednej podpere prostredníctvom roznášacích roštov z oceľových prvkov na úložných prahoch tvorených cestnými panelmi.

Pre vybudovanie podperných konštrukcií provizórneho mosta je v mieste krajných podpier zriadená stavebná jama. Stavebné jamy sú navrhnuté z dôvodu ochrany základovej škáry pred podomletím ako pažené štetovnicami. Stredná podpera je založená na kamennej zahádzke v štetovnicovej ohrádzke stuženej oceľovým rámom. Štetovnicovú ohrádzku strednej podpery je potrebné vybudovať v toku, so zahĺbením po únosné bridlicové podložie. Štetovnice a štetovnicová ohrádzka budú po demontáži provizórneho premostenia odstránené.

Provizórny most je dočasný, rozoberateľný, trámový, priehradový, s dolnou mostovkou. Most je otvorene usporiadaný. Na priehradové trámy bude osadené pletivo s veľkosťou oka 50x50mm proti kolízii migrujúcich vtákov so staveniskovou dopravou.

Stručný popis technického a technologického riešenia navrhovanej zmeny činnosti

Stručný prehľad zmien stavebných objektov diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové mesto, privádzač spracované v dokumentácii na stavebné povolenie (DSP 2020) sú v porovnaní so Správou o hodnotení (1997), dokumentácii na stavebné povolenie (DSP 2011) a Oznámením o zmene (2013) prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Správa o hodnotení 1997	Dokumentácia na stavebné povolenie 2011	Oznámenie o zmene 2013	Dokumentácia na stavebné povolenie 2020	Stručný popis a odôvodnenie zmeny
P Privádzač	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	**Zmena č. 1 (Z1).** Na základe požiadavky SVP sa zamenil priepust na Dolinskom potoku na mostný objekt (obj. 376), čo si vyžiadalo aj úpravu nivelety privádzača na konci úseku v km 1,339-k.ú.
	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Bez zmeny.
	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Bez zmeny.
	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Bez zmeny.
	276 Zárubný múr na časti stavby 113	Nehodnotené	276 Zárubný múr na časti stavby 113	Bez zmeny.
	304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo	Nehodnotené	304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo	Bez zmeny.
	305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	Nehodnotené	305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	**Zmena č. 2 (Z2)** Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie bola upravená dĺžka a výška PH steny.
	376 Úprava Dolinského potoka	Nehodnotené	376 Úprava Dolinského potoka	**Zmena č. 3 (Z3).** Na základe požiadavky SVP sa zamenil priepust na Dolinskom potoku za mostný objekt (376.1). Celková dĺžka úpravy potoka je bez zmeny.

	829 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500	Nehodnotené	829 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500	Bez zmeny.

Zmena 1 (Z1) bola vyvolaná požiadavkami SVP, š.p. OZ Piešťany na zámenu priepustu na objekte 376-00 Úprava Dolinského potoka za mostný objekt z dôvodu zabezpečenia prevedenia prietokov Q_{100} popod privádzač. Z uvedeného dôvodu došlo k úprave nivelety privádzača objekt 113-00 na konci úseku (zvýšenie) v staničení 1,339-k.ú. o 0,2 m.

Zmena 2 (Z2) bola vyvolaná aktualizáciou hlukovej štúdie, na základe ktorej bola upravená dĺžka a výška protihlukovej steny objekt 305-00. Porovnanie technického riešenia DSP 2011 s DSP 2020 prezentuje nasledujúca tabuľka:

	DSP 2011	DSP 2020	DSP 2011	DSP 2020
	Dĺžka v m		Výška v m	
305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	350	435	2 - 3	3 - 5,5

Zmena 3 (Z3) bola vyvolaná požiadavkami SVP, š.p. OZ Piešťany na zámenu priepustu na objekte 376 Úprava Dolinského potoka za mostný objekt (376.1) z dôvodu zabezpečenia prevedenia prietokov Q_{100} popod privádzač. Dĺžka úpravy potoka ostáva bez zmeny. Z uvedeného dôvodu došlo k úprave objektu 376 nasledovne:

	DSP 2011	DSP 2020
	Konštrukcia preklenutia potoka	
376-00 Úprava Dolinského potoka	2x rámový priepust svetlosti 2,00x1,00 m, dĺžka premostenia 31 m.	Mostný objekt (376.1) svetlej dĺžky 9 m a svetlej výšky 1,3 m, šírka premostenia 32,6 m.

376.1 Premostenie Dolinského potoka

Základné údaje o moste
Dĺžka premostenia: 9,0 m
Dĺžka nosnej konštrukcie: 9,8 m
Dĺžka mosta: 9,8 m
Šírka mosta: 32,6 m

Most sa nachádza na konci úseku SO 113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste a rieši premostenie SO 376 Úprava Dolinského potoka. Mostný objekt je navrhnutý ako jednootvorová mostná konštrukcia, pozostávajúca z prefabrikovaného rámu, ktorý je uložený v kapse základu, podopretom na pilótach. Priestorové usporiadanie je dané umiestnením v križovatke s miestnou komunikáciou, ponad potok. Zakladanie mosta je navrhnuté na veľkopriemerových vŕtaných pilotách.

Most v zmysle migračnej štúdie je v súlade s technickými požiadavkami pre migračné koridory.

Situácia zmeny navrhovanej činnosti je v prílohe č. 1 a 2.

2.1 Požiadavky na vstupy

Pôda

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá dodatočné trvalé zábery pôdy. Technické riešenie rešpektuje zábery pôdy z predchádzajúceho stupňa projektovej dokumentácie (DSP 2011).

Voda

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá dodatočné požiadavky na dodávky vody.

Energetické zdroje

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá dodatočné požiadavky na nové energetické zdroje.

Suroviny

Podľa bilancie materiálov stavba vykazuje nedostatok násypového materiálu vo výške 116 105 m^3. V zmysle usmernenia navrhovateľa sa v projekte stavby uvažuje s dovozom materiálu do násypov z nasledujúcich zdrojov:

- z existujúceho kameňolomu Lopušné Pažite 27 980 m^3

  Zdroj sa nachádza najbližšie ku stavbe, pričom prístup na stavbu z kameňolomu je po ceste III/2054, ktorá sa pripája na cestu I/11, následne po ceste I/11 po miesto pripojenia dočasnej prístupovej cesty na stavenisko (SO 829) Vzdialenosť je cca. 6 km. Riešenie je environmentálne najprijateľnejšie vzhľadom na to, že nie je potrebné otvárať nový zemník.

- z depónie obstarávateľa, prebytok zo stavby D3 Čadca-Bukov 88 125 m^3

  Prístup na stavbu z depónie je po ceste III/2016, ktorá sa pripája na cestu I/11, následne po ceste I/11 po miesto pripojenia dočasnej prístupovej cesty na stavenisko (SO 829) Vzdialenosť je cca. 33 km. Ide o ekologické zhodnotenie druhotných surovín.

Celkovú bilanciu surovín uvádza nasledujúca tabuľka:

Zemné práce	Odhumus.	Zahumus.	Výkop	Násyp / Zásyp	Nedostatok z kameňolomu (nakupovaný materiál)	Nedostatok z výkopu v trase	Nedostatok z depónie obstarávateľa	Nevhodná zemina - na spoplatnenú skládku
MJ	[m^3]	[m^3]	[m^3]	[m^3]	[m^3]	[m^3]	[m^3]	[m^3]
Číslo objektu								
Demolácie, rekultivácie, vegetačné úpravy, príprava územia								
021								
025								
025.1								
036								
Cestné objekty								
113	9 520,0	2 809,7	2 769,5	109 022,1	25 724,0	597,3	79 931,3	
			830	114 950				
117		148,0	647,0		1 468,4			
137			333,1					311,7
160								
161								
162								
829			373,0	265,0				108,0

833			23,0	23,0		9,6		9,6
Mostné objekty, oporné a zárubné múry								
231		134,0	3 796,1	4 448,4			652,3	87,1
232		183,0	848,1	5 583,3			4 735,2	245,0
246		33,5	1 794,6	4 039,5			2 805,9	561,0
276		10,8	550,1	101,6				448,5
376.1			1 274,0		788,0			1 274,0
			0		0			
Protihlukové steny								
304			148,7	103,5				45,2
305			307,7	229,2				78,5
			33	0				
Úpravy tokov								
376			11,2					11,2
Kanalizácie, vodovody								
524			343,5	191,0				152,5
543			9 616,8	7 923,1				1 693,7
591			179,9	111,0				68,8
Silnoprúdové, slaboprúdové a optické vedenia								
117.1			37,0	28,5				8,5
117.2			133,7	87,4				21,9
680			37,5	13,5				24,0
681			119,0	119,0				
684			55,0	19,2				36,3
718-01			102,2	66,8				35,4
718-02			66,8	102,2		40,1		
729								
747								
748								
784			66,7	66,7				
790								
Plynové vedenia								
803			86,3	0,6				85,6
804			239,1	153,8				85,3
Spolu	9 520,0	3 319,0	23 959,6	132 698,4	27 980,4	647,0	88 124,7	5 391,8*

*Poznámka: nevhodná zemina bude odvezená na skládku odpadov

	Pôvodná bilancia objektov, ktoré sú zmenou navrhovanej činnosti

Podľa porovnania bilancie materiálov, zmena navrhovanej činnosti nevyvolá dodatočné významne zvýšené nároky na zabezpečenie ďalších surovín.

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá dodatočné nároky na dopravnú a inú infraštruktúru.

Nároky na pracovné sily

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá dodatočné nároky na pracovné sily.

2.2 Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Z výsledkov aktualizovanej rozptylovej štúdie, ktorá bola spracovaná v rámci DSP, časť I. prieskumy vyplýva, že obyvatelia v okolí trasy diaľnice D3 a privádzača v oblasti Kysuckého Nového Mesta a Radole nebudú po uvedení stavby do prevádzky ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy. Prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený. Imisné limity v obytnej zóne budú s rezervou dodržané aj po pripočítaní hodnôt regionálneho pozadia. Výnimkou sú koncentrácie $PM_{2,5}$, ktoré sa už v súčasnosti pohybujú na úrovni imisného limitu platného od roku 2020.

Najnepriaznivejším stavom z pohľadu imisnej záťaže vo výhľadovom období je rok 2025. V následnom období sa predpokladá zlepšovanie situácie, vplyvom ekologizácie vozového parku, sprevádzanej znižovaním jednotkových emisií motorových vozidiel, v súvislosti s uplatňovaním euronoriem. Priaznivejšie výsledky sú tak dosahované napriek nárastu intenzity dopravy. Toto konštatovanie neplatí pre benzo(a)pyrén, pri ktorom je prognózovaná situácia horšia v roku 2035.

Realizácia diaľnice D3 v danom území priaznivo vplýva na plynulosť a rozloženie emisií z dopravy medzi diaľnicu a cestu I/11. Aj pri kumulatívnom pôsobení oboch cestných komunikácií sú vypočítané koncentrácie znečisťujúcich látok nižšie ako v nulovom variante.

Najnepriaznivejším stavom z pohľadu imisnej záťaže je obdobie roku 2025. V roku 2035 sa predpokladá zlepšovanie situácie vplyvom ekologizácie vozového parku, sprevádzanej znižovaním jednotkových emisií motorových vozidiel, hlavne pri NO_2. Priaznivejšie výsledky sú dosahované napriek nárastu intenzity dopravy.

Odpadové vody

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá nové výstupy z hľadiska produkcie odpadových vôd.

Odpady

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá nové výstupy z hľadiska produkcie odpadov.

Hluk

Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť I. prieskumy, dochádza k prekročeniu prípustných hodnôt hluku v záujmovom obytnom území stavby (kategória územia II. a III.). Následne boli navrhnuté protihlukové opatrenia, ktorými sa eliminujú tieto negatívne dopady a naplnia podmienky platnej legislatívy. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako $\Delta L = 1$ dB a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu.

Významné terénne úpravy

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá nové výstupy z hľadiska významných terénnych úprav.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

Navrhovaná činnosť je prepojená križovatkou Kysucké Nové Mesto-juh s diaľnicou D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, ktorá je v etape prípravy.

Privádzač v navrhovanom riešení rešpektuje riešenie križovatky Kysucké Nové Mesto-juh a ostatné územné podmienky, z ktorých najvýznamnejšie je ÚPN mesta Kysucké Nové Mesto.

Riziká spojené s realizáciou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

- zlyhania technických a iných opatrení,
- zlyhania činnosti ľudského faktora,
- prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia až prekročenia limitov znečisťovania ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie,
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky.

Príčinami takýchto stavov môžu byť:

- únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
- dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia,
- klimatické anomálie,
- iné havarijné situácie.

Uvedené možné havárie, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území nepredstavujú väčšie riziká. Ich obmedzenie, resp. minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou dodržiavania všeobecne záväzných právnych a iných predpisov a pod.. Riziká humánneho pôvodu sa zohľadnia pri konkrétnom riešení riadenia, kontroly a monitoringu.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Navrhovaná činnosť má vydané platné rozhodnutie o umiestnení stavby (ÚR) podľa Zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon). Následne bude navrhovateľ žiadať o stavebné povolenie podľa Zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon).

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

6.1 Charakteristika prírodného prostredia

Geologické a geomorfologické pomery

Geomorfologické pomery

Z geomorfologického hľadiska sa predmetná stavba nachádza v oblasti Slovensko-moravské Karpaty, celku Javorníky, podcelku Nízke Javorníky, časti Kysucká kotlina. Kotlina je erózno-denudačného pôvodu s nepatrným uplatnením litológie na charaktere reliéfu. Ploché dno kotliny tvorí niva Kysuce, mierne vyvýšené okraje členitá pahorkatina.

Geologická stavba

Z hľadiska regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí trasa privádzača do západobystrického flyšu, zóny magurského flyšu. Trasa privádzača prechádza prevažne vo fluviálnych sedimentoch rieky Kysuce, ktoré sú zastúpené štrkovitými zeminami, lokálne hlinitými pieskami. V podloží sa nachádza paleogénny magurský príkrov, ktorý je budovaný spodno-stredno-eocénnymi vápnitými glaukonitickými pieskovcami a slieňmi paleogénnej bystrickej jednotky.

Inžinierskogeologické pomery

Z inžinierskogeologického hľadiska patrí záujmová časť trasy privádzača do regiónu karpatského flyša, oblasti flyšových vrchovín – Kysucká vrchovina.

Geodynamické javy

Nakoľko prevažná časť trasy privádzača prechádza vo fluviálnom prostredí – náplavoch rieky Kysuce, svahové deformácie sú identifikované iba lokálne a to na svahoch na začiatku úseku. Podľa registra zosuvných území ide o územie klasifikované ako III. A - Územia bezprostredného okolia registrovaných svahových deformácií a územia s doteraz nezaregistrovanými svahovými deformáciami, s priaznivou geologickou stavbou ku vzniku svahových deformácií (najmä skupiny zosúvania a tečenia). Stupeň náchylnosti ku vzniku svahových deformácií je diferencovaný predovšetkým morfológiou konkrétneho územia. Územia sú citlivé na negatívne antropogénne zásahy.

Seizmicita záujmového územia je 7° MSK.

Ložiská nerastných surovín

V trase privádzača sa nenachádzajú zdroje nerastných surovín. V širšom okolí posudzovanej činnosti sa nachádzajú ložiská predovšetkým charakteru stavebného kameňa. Ide o nasledujúce ložiská:

- Snežnica – (stavebný kameň)
- Lopušné Pažite – (stavebný kameň)

Hydrogeologické pomery

Hodnotené územie patrí do hydrogeologického rajónu PQ 028 Paleogén a kvartér povodia Kysuce, 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. Z regionálneho hydrogeologického hľadiska môžeme územie rozdeliť do dvoch oblastí:

- ⇨ územie budované horninami flyšového pásma
- ⇨ územie budované horninami kvartéru

Z vodárenského hľadiska sú najpodstatnejšie a najvýznamnejšie náplavy Kysuce. Zvodnenie štrkopiesčitej vrstvy nie je v celej svojej mocnosti. Hladiny podzemných vôd sa pohybujú v rôznych hĺbkach od 2,5 – 7 m pod terénom a to v závislosti od lokalizácie v aluviálnej nive, režimu povrchového toku v priebehu roka a exploatácii využívaných vodných zdrojov (dynamické zmeny úrovne hladiny a smerov prúdenia). Mocnosť zvodnenej vrstvy (t. j. od nepriepustného podložia po úroveň hladiny podzemnej vody) je relatívne malá 2 – 11 m. Prirodzený režim má rozkyv hladiny cca 1,5 – 2 m.

Kvartérny kolektor predstavuje relatívne malú hydrogeologickú štruktúru, z ktorej sa realizuje odber podzemných vôd a preto sa nejedná o prirodzený režim v pravom slova zmysle. Priepustnosť kolektora sa tiež výrazne mení v horizontálnom i vertikálnom smere v dôsledku stupňa uľahnutosti a podielu ílovitej a hlinitej frakcie. Koeficient filtrácie sa pohybuje v rozsahu 1.10^{-3} – 9.10^{-4} $m.s^{-1}$.

Podľa Nariadenia vlády SR č. 282/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú prahové hodnoty a zoznam útvarov podzemných vôd v zmysle prílohy č. 2 útvary podzemných vôd v časti A (podzemné vody kvartérnych sedimentov) a v časti B (podzemné vody v predkvartérnych horninách) možno v dotknutom území vyčleniť nasledovné útvary:

ČASŤ A. Útvary podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch

kód útvaru	názov útvaru	oblasť povodia	plocha [km2]
SK1000500P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váh	Váh	1069,302

ČASŤ B. Útvary podzemných vôd v predkvartérnych horninách

kód útvaru	názov útvaru	oblasť povodia	plocha [km2]
SK2001800F	Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny oblasti povodia Váh	Váh	4451,705

V časti C (geotermálne vody) sa útvary podzemných vôd v dotknutom území nenachádzajú.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V hodnotenom území sa nachádza niekoľko samostatných vodárenských zdrojov. Na pravej strane rieky Kysuca sa nachádza vodárenský zdroj Rudina a na ľavej strane rieky Kysuca sa nachádza vodárenský zdroj Radoľa. Ochranné pásma sú vyznačené v mapových prílohách.

Okresný národný výbor, odbor PLVH v Čadci ako príslušný vodohospodársky orgán štátnej správy vydal rozhodnutie, ktorým udelil povolenie na stanovenie PHO pre vodný zdroj Rudina pod číslom PLVH-564/1984 zo dňa 11.6.1984. Povolenie sa vzťahuje na stanovenie ochrany v rozsahu PHO I. stupňa a PHO II. stupňa.

Pre zdroj „Studňa pri ceste Radoľa (Studňa 4)“ bolo vydané rozhodnutie o nakladaní s vodami č. 2940-403-A-10-61/Sz zo dňa 27.12.1961, pre zdroje „Prameň Radoľa“, „Studňa pri ČS“ a „Pramene Medzipotôčky“ bolo vydané rozhodnutie OÚ KNM č. ŽP-2000/06410/F01/OK zo dňa 18.8.2000.

Hydrologické pomery

Územie hydrograficky patrí do povodia Kysuce, ktorá odvodňuje celé hodnotené územie. Pre povrchové toky v tejto oblasti sú charakteristické značný rozkyv hladiny a prietokov v závislosti na zrážkach, pretože flyšové horninové prostredie nie je schopné akumulovať väčšie množstvo podzemných vôd. Rieka Kysuca tečie väčšinou vo svojich vlastných náplavoch, len v krátkych úsekoch sa zarezáva do paleogénneho podložia (južne od Kysuckého Nového Mesta). Celková plocha povodia rieky Kysuca je 955,09 km2, dĺžka rieky je 66,3 km a sklon priemerne 0,77 ‰.

Podľa Vyhlášky MPŽPaRR SR č. 418/2010 Z.z., príloha č. 2 sú v dotknutom území nasledovné toky zaradené do uvedených vodných útvarov:

P.č. _tot	P.č. _čp	Čiastkové povodie	Kategória VÚ	*Kód VÚ*	Názov vodného útvaru	Typ VÚ	rkm od	rkm do	Dĺžka VÚ
153	32	Váh	R	*SKV0032*	Kysuca	K3S	45,30	0,00	45,30

Podľa prílohy č. 9 k Vyhláške sú typy vodných útvarov kategórie riek v dotknutom území nasledovné:

Kód typu	Kód podtypu	Názov typu / podtypu
K3S	–	Stredne veľké toky v nadmorskej výške 500 – 800 m v Karpatoch

Podľa prílohy č. 1 vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodárskych významných tokov sa v dotknutom území nachádzajú:

Porad. číslo	Názov toku	Číslo hydrologického poradia	Vodohospodársky významný tok	
			v úseku (km)	hraničný v úseku (km)
158.	Kysuca	4-21-06-012		

Podľa prílohy č. 2 vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodárenských vodných tokov, je rieka Kysuca vodárensky významný tok od km 30,8-65,60, čo je však úsek mimo záujmového územia.

Pôdne pomery

Výskyt a rozšírenie jednotlivých pôdnych typov s rôznymi vlastnosťami v krajine je výsledkom pôdobenia špecifickej kombinácie určitých faktorov prostredia - pôdotvorných činiteľov, najmä rôznych pôdotvorných substrátov, reliéfu, pôvodnej vegetácie a pôsobenia podzemnej i povrchovej vody. Najrozšírenejším pôdnym typom v záujmovom území stavby sú fluvizeme, ktoré pokrývajú takmer celú nivu rieky Kysuce. Na svahovitých lokalitách na začiatku úseku sa nachádzajú pôdy typu kambizem, patriace do skupiny tzv. hnedých pôd.

Základná charakteristika fluvizeme typickej (FMm): Je to mladá dvojhorizontová A-C pôda s vývojom rušeným záplavami na recentných aluviálnych sedimentoch všetkých klimatických oblastí. Pôvodným prirodzeným porastom boli lužné lesy a nivné lúky. Je to pôda s tzv. ochrickým nivným Aon horizontom (svetlý horizont slabšej akumulácie humusu s hrúbkou do 30 cm – iniciálne štádium vývoja v dôsledku záplav aspoň v nedávnej minulosti). Horizont je sorpčne nasýtený, prevažne hlinitej textúry, s nízkym obsahom humusu, s priemerným PH/KCl 6,2. A-horizont FMm neobsahuje karbonáty ani v prípade, keď je pôda vyvinutá na karbonátových alúviách.

Aon-horizont prechádza v prirodzených podmienkach postupne cez tenký prechodný A/C-horizont do C-horizontu (pôdotvorného substrátu). Na orných pôdach je prechodný horizont rušený orbou.

C-horizont je v dôsledku periodických povodňových akumulácií často zvrstvený (striedanie vrstiev rôzneho textúrneho zloženia). Má nanajvýš len slabé znaky glejovatenia pôsobením podzemnej vody (konkrécie a hrdzavé škvrny), ich množstvo však narastá s hĺbkou. Do 1,0 m od povrchu sa nevyskytuje redukčný Gr-horizont, t.j. horizont s prevahou redukčných znakov glejovatenia (sivá, zelenosivá až modrosivá farba). Typická sekvencia horizontov FMm do 1,0 m: Aon-A/C-C-CGo (príp. až Gro) = sekvencia na nekarbonátových aluviálnych sedimentoch, alebo: Aon-A/Cc-Cc-CGoc (sekvencia pri vývoji na karbonátových aluviálnych sedimentoch).

V záujmovom území stavby sa nachádzajú stredne ťažké fluvizeme typické nekarbonátové, s rôznym obsahom skeletu (prevažne však štrkovité) až fluvizeme plytké.

Základná charakteristika kambizeme typickej (KMm): Je to trojhorizontová A-B-C pôda s vývojom najčastejšie na zvetralinách pevných nekarbonátových hornín ale tiež na spevnených a nespevnených sedimentárnych horninách, dokonca aj karbonátových, v rôznych klimatických oblastiach. Pôdne horizonty KM nižších polôh sú obyčajne svetlé, niekedy ťažko navzájom odlíšiteľné. So stúpajúcou nadmorskou výškou vplyvom slabšej mineralizácie a intenzívnejšieho zvetrávania v podmienkach drsnejšej klímy sú tmavšie a kontrastnejšie.

Kambizem je pôda prevažne s ochrickým Ao humusovým horizontom (svetlý, hrúbky do 0,3 m) zriedkavejšie s melanickým Al horizontom (tmavý, hrúbka do 0,3 m), ktorý difúzne prechádza cez prechodný A/Bvorizont do kambického Bv horizontu. Dominantný diagnostický Bv horizont (tzv. zvetrávací, alebo alteračný) má: výraznejšiu hnedú farbu ako C - horizont, spôsobenú procesom hnednutia (brunifikácie), t.j. uvoľňovaním Fe z prvotných silikátov a difúznym rozptýlením Fe2O3 na

povrchu častíc in situ, s maximom vo vršku horizontu, a/alebo: výraznejšiu makroštruktúru (prevažne polyedrickú až prizmatickú) ako C- horizont, a/alebo: nekarbonátovú jemnozem, ak ide o vývoj na karbonátovo- silikátových substrátoch. Uvedené znaky smerom do hĺbky vyznievajú a horizont difúzne prechádza cez prechodný B/C horizont do pôdotvorného substrátu - C-horizontu. Typické sekvencie horizontov KMm: Ao-A/Bv-Bv/C-C-R, alebo Al-A/Bv-Bv-B/C-C-R.

Kambizeme sú v záujmovom území zastúpené na začiatku úseku subtypom kambizem typická.

Glej je pôda silne zamokrená podzemnou vodou s ochrickým alebo melanickým A horizontom, ktorý prechádza priamo alebo cez red-ox zónu (Gro) do glejového Gr diagnostického horizontu (redukčný horizont sivej, sivomodrej až sivozelenej farby), pričom glejový redukčný horizont nastupuje do 0,5 m od povrchu. Ide o pôdy prevažne veľmi ťažké - ílovité, s hlbokým pôdnym profilom, spravidla bez skeletu, so zliatou štruktúrou. Gleje sú z dôvodu celoročnej zamokrenosti málo úrodné a poľnohospodársky obtiažne využiteľné, ich ekologická hodnota je však veľmi vysoká, pretože majú veľký význam pri zadržiavaní vody v krajine. Pôdny typ glej sa podľa informačného systému o pôdach VUPOP (podľa kódu BPEJ) nachádza na časti trasy stavby od jej kríženia s Cestou do Rudiny až po koniec úseku, pri terénnom prieskume však nebol tento pôdny typ v trase stavby zaznamenaný.

Osobitnou klasifikačnou a mapovacou jednotkou používanou v systéme bonitácie pôd SR je Hlavná pôdna jednotka (HPJ). HPJ predstavuje účelové zoskupenie pôd rovnakej alebo podobnej kvality, vymedzuje sa najčastejšie na úrovni pôdnych subtypov a ich kombinácií, niekedy aj substrátu, hĺbky pôdy, textúry a obsahu skeletu. Nižšou taxonomickou jednotkou bonitácie je Bonitovaná pôdno-ekologická jednotka - BPEJ, ktorá je vymedzená na základe klimatického regiónu, HPJ, sklonu a expozície svahu, skeletovitosti a hĺbky pôdy a pôdneho druhu (zrnitosti).

Na základe pedologického prieskumu je prehľad a charakteristika BPEJ v záujmovom území na plochách záberov stavby uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Kód BPEJ	Skupina kvality	Pôdny typ, subtyp (HPJ)	Charakteristika BPEJ
0706015	5	FMm	Fluvizeme typické, stredne ťažké - piesočnatohlinité, hlboké, bez skeletu až slabo skeletovité, stredne hlboké
0714065	7	FM	Fluvizeme typické, plytké, stredne ťažké - piesočnatohlinité, silne štrkovité
0782682	9	KM	Kambizeme flyši, stredne ťažké až ťažké, na výrazných svahoch 12º - 17º, silno skeletnaté
0894212	8	GL	Gleje, stredne ťažké - hlinité, na miernom svahu, slabo skeletovité, hlboké

Z hľadiska kvality sú podľa kódu BPEJ tieto pôdy zaradené do 5 (0706015) až najnižšej 9. (0782685) skupiny kvality v zmysle Prílohy č. 1 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy. V zmysle prílohy č. 2 k citovanému nariadeniu vlády kód BPEJ 0706015 a 0714065 patrí medzi osobitne chránené, najkvalitnejšie poľnohospodárske pôdy v príslušnom katastrálnom území.

Klimatické pomery

Podľa Klimatickej klasifikácie podľa Končeka (1961 - 2010) (Klimatický atlas Slovenska, SHMÚ 2015) je územie zaradené prevažne do mierne teplej oblasti (priemerne menej ako 50 a viac letných dní za rok s denným maximom teploty vzduchu ≥ 25 °C), do okrsku M7 mierne teplý, veľmi vlhký, vrchovinový.

Obr.1Klimatická klasifikácia podľa Končeka (1961 - 2010)



.

Základné charakteristiky klimatických pomerov v posudzovanom území privádzača sú prezentované v nasledujúcich prehľadoch. Vychádzajú zo záznamov SHMÚ z rokov 1961 až 2010 (http://klimat.shmu.sk/kas/).

Teplotné pomery v riešenom území posudzovanej stavby v rokoch 1961-2010	**Hodnota**
Priemerná ročná teplota vzduchu /°C	7,80
Priemerná mesačná teplota vzduchu (január) /°C	-2,89
Priemerná mesačná teplota vzduchu (apríl) /°C	8,21
Priemerná mesačná teplota vzduchu (júl) /°C	17,56
Priemerná mesačná teplota vzduchu (október) /°C	8,23
Teplota vzduchu v letnom polroku (apríl – september) /°C	14,10
Priemerný ročný počet letných dní /°C	47,25
Priemerný ročný počet tropických dní /°C	8,02

Priemerný ročný počet dní bez mrazu /°C	246,35
Priemerný ročný počet mrazových dní /°C	119,12
Priemerný ročný počet ľadových dní /°C	30,36
Priemerný ročný počet arktických dní /°C	0,42

Zrážkové pomery v riešenom území posudzovanej stavby v rokoch 1961-2010	**Hodnota**
Priemerný ročný úhrn zrážok /mm	815,82
Priemerný sezónny úhrn zrážok (jar) /mm	181,75
Priemerný sezónny úhrn zrážok (leto) /mm	283,88
Priemerný sezónny úhrn zrážok (jeseň) /mm	182,71
Priemerný sezónny úhrn zrážok (zima) /mm	155,22
Priemerný mesačný úhrn zrážok (január) /mm	55,95
Priemerný mesačný úhrn zrážok (apríl) /mm	49,90
Priemerný mesačný úhrn zrážok (júl) /mm	106,54
Priemerný mesačný úhrn zrážok (október) /mm	52,52
Priemerný mesačný úhrn zrážok (december) /mm	59,85

Priemerný úhrn zrážok v letnom polroku (apríl – september) /mm	484,04
Jednodňové absolútne maximá /mm	68,84
Dvojdňové absolútne maximá /mm	51,81
Päťdňové absolútne maximá /mm	164,38

Veterné pomery v riešenom území posudzovanej stavby v rokoch 1961-2010	**Hodnota**
Priemerná sezónna rýchlosť vetra v zime (m/s)	1,14
Priemerná sezónna rýchlosť vetra na jeseň (m/s)	1,08
Priemerná sezónna rýchlosť vetra v lete (m/s)	1,18
Priemerná sezónna rýchlosť vetra na jar (m/s)	1,26
Priemerná ročná rýchlosť vetra (m/s)	1,42

Snehové pomery v riešenom území posudzovanej stavby v rokoch 1961-2010	**Hodnota**
Priemerný sezónny počet dní so snežením	52,20
Priemerný sezónny počet dní s výškou nového snehu ≥ 15 cm	1,16
Priemerný sezónny počet dní so snehovou pokrývkou	75,74
Priemerný sezónny počet dní so snehovou pokrývkou ≥ 20 cm	21,89
Priemerný sezónny počet dní so snehovou pokrývkou ≥ 50 cm	4,45
Priemer sezónnych maxím výšky snehovej pokrývky	37,98
Priemer sezónnych maxím vodnej hodnoty snehovej pokrývky v mm	45,66

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

V riešenom území boli podľa geobotanickej mapy vyčlenené nasledovné jednotky:

U - Lužné lesy nížinné
C - Dubovo-hrabové lesy karpatské
CF - Bukové lesy vápnomilné
Qs - Dubové subxerotermofilné a borovicové xerofilné lesy

Lužné lesy nížinné

Zahŕňajú vlhkomilné a mezohydrofilné lesy rastúce na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov, patriace do podzväzu Ulmenion. Zo stromov bývajú zastúpené dub letný (Quercus robur), brest hrabolistý (Ulmus minor), jaseň štíhly (Fraxinus excelsior), javor poľný (Acer campestre), čremcha strapcovitá (Padus avium) a dreviny mäkkých lužných lesov. V krovinnom poschodí sú to svíb krvavý (Swida sanguinea), zob vtáčí (Ligustrum vulgare), bršlen európsky (Eounymus europaea), druhy rodu hloh (Crataegus sp.). Bylinný podrast je druhovo relatívne bohatý.

Dubovo - hrabové lesy karpatské

V stromovom poschodí prevládajú dub zimný (Quercus petraea) a hrab obyčajný (Carpinus betulus), často sú zastúpené aj javor poľný (Acer campestre), lipa malolistá (Tilia cordata), lipa veľkolistá (Tilia platyphyllos) a čerešňa vtáčia (Cerasus avium), z krovín zemolez obyčajný (Lonicera xylosteum), svíb krvavý (Swida sanguinea), lieska obyčajná (Corylus avellana), zob vtáčí (Ligustrum vulgare), hloh jednosemenný (Crataegus monogyna), hloh obyčajný (C. laevigata). V bylinnom podraste sú významné Carex pilosa, Galium schultesii. Dubovo-hrabové lesy karpatské lemujú údolie Váhu a čiastočne Kysuce, ktorým je vedená posudzovaná diaľnica.

Bukové lesy vápnomilné

Jednotka zahŕňa bukové a zmiešané lesy na rendzinách rozšírené na strmých skalných vápencových svahoch v podhorskom a nižšom horskom stupni. Ťažisko výskytu je medzi 600-1000 m n.m. Zloženie fytocenóz vápencových bučín je veľmi nevyrovnané. Porasty predstavujú v chápaní klimaxu trvalé štádium, ktorí sa pre strmosť svahov a dvojfázové typy pôd ďalej nevyvíja. V pôvodnom zložení vápnomilných bučín je hlavnou drevinou buk, nižšie zriedkavejšie jedľa, javor

horský, javor mliečny, lipa, vyššie a na extrémnych stanovištiach borovica. Krovinné poschodie bolo druhovo bohaté, okrem drevín stromového poschodia tu rástli trnka, hloh, baza, svíb, drieň, skalník, lieska, vtáči zob, dráč, kalina a i.

Dubové subxerotermofilné a borovicové xerofilné lesy

Do tejto jednotky patria borovicové lesy lesostepného charakteru a na ne naväzujúce dubové subxerotermné lesy. V stromovom poschodí bývajú zastúpené borovica lesná (Pinus sylvestris), dub žltkastý (Quercus dalechampii), ďalej dub plstnatý (Quercus pubescens), dub cerový (Quercus cerris), jarabina brekyňová (Sorbus torminalis), z krovín je významný drieň obyčajný (Cornus mas). V bylinnom poschodí sú to napr. kamienkovec modropurpurový (Buglossoides purpurocaerulea), vstavač purpurový (Orchis purpurea), rimbaba karpatská (Pyrethrum clusii), rebríček oddialený (Achillea distans).

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu 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.

Živočíšstvo

V širšom riešenom území sa uplatňujú zoocenózy:

- hydrických biotopov tečúcich vôd (rieka Kysuca a jej prítoky),
- hydrických biotopov stojatých vôd (periodické vody, mláky, prirodzené i umelé depresie rôzneho charakteru a typu),
- biotopy poľnohospodárskych pôd (orná pôda - poľnohospodárske monokultúry, ruderálne spoločenstvá),
- nelesnej stromovej a krovinnej vegetácie (brehové porasty, remízky, medze a kroviny, líniová vegetácia rôzneho typu),
- lesných ekosystémov (lesy),
- priemyselných areálov – hlavne ruderálne spoločenstvá,
- ľudských sídiel (budovy, parky, záhrady, ruderálne spoločenstvá).

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). Druhovú diverzitu územia zvyšujú prítomné významnejšie krajinotvorné prvky (lesíky, okolia recipientov, nelesná stromová vegetácia a pod.).

V koridore komunikácie prevažujú synantropné druhy viazané na kultúrnu a urbanizovanú krajinu. K najbežnejším druhom patria zástupcovia spevavcov - lastovičky, sýkorky, drozdy, trasochvost biely, vrabec domový a žltochvost domový, z cicavcov najmä drobné zemné cicavce a kopytníky. V širšom území lokality sa vyskytujú chránené druhy obojživelníkov. Okrajovo do riešenej lokality zasahujú druhy živočíšnych spoločenstiev typicky mestských s výraznou prevahou synantropných druhov s nízkou druhovou diverzitou a abundanciou.

V širšom okolí sa vyskytujú bežné druhy cicavcov zaradené ako poľovná zver napr. bažant, zajac poľný, srnčia zver, jelenia zver, diviak, líška.

Chránené druhy

Reálna vegetácia riešeného územia je výrazne pozmenená oproti potenciálnej vegetácii, veľká časť územia je tvorená poľnohospodárskymi plochami – polia, úhory, ruderálne stanovištia s výskytom expanzívnych a inváznych druhov rastlín, lesné spoločenstvá charakteru monokultúr s ekotónom z pôvodných drevín. Cenné sú biotopy brehových porastov Kysuce, ktoré sú ovplyvnené šírením inváznych druhov rastlín a výskytom nelegálnych skládok odpadu. V riešenom území sa vyskytujú bežné druhy rastlín, neboli identifikované žiadne chránené ani ohrozené druhy rastlín. Druhové zloženie biotopov významne ovplyvňuje výskyt expanzívnych a inváznych druhov rastlín: *Artemisia*

vulgaris (palina obyčajná), *Aster sp.* (astra), *Bidens frondosa* (dvojzub listnatý), *Cirsium arvense* (pichliač roľný), *Impatiens parviflora* (netýkavka malokvetá), *Impatiens glanulifera* (netýkavka žliazkatá), *Solidago canadensis* (zlatobyľ kanadská), *Solidago gigantea* (zlatobyľ obrovská), *Tanacetum vulgare* (vratič obyčajný), *Negundo aceroides* (javorovec jaseňolistý), *Fallopia japonica* (pohánkovec japonský).

Výskyt chránených druhov živočíchov bol identifikovaný na základe záznamov uvedených www.biomonitoring.sk, ktorý spravuje ŠOP SR, ako aj z terénneho prieskumu.

Z bezstavovcov sa v širšom území nachádza chránený chrobák fúzač alpský (*Rosalia alpina*). Druh sa vyskytuje v oblasti obcí Rudina, Rudinka a na priľahlých východných svahoch Závršia (609 m n. n.). Jeho výskyt bol tiež zaznamenaný v oblasti obce Snežnica a jej priľahlých svahoch.

Z kmeňa chordátov sa v území vyskytuje početná skupina obojživelníkov. Z chvostnatých obojživelníkov bola zaznamenaná chránená salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra*) v lesíku na potoku, ktorý vteká pri motely Skalka do rieky Kysuca, Ďalším druhom z chvostnatých obojživelníkov zaznamenaných v širšom okolí výstavby je chránený mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*). Vyskytuje sa vo vegetačnom páse pozdĺž Súľkovho potoka v blízkosti areálu Schaeffler Slovensko s.r.o. Tento mlok sa nepravidelne môže vyskytovať aj na potoku Žeriavka, ktorý preteká lokalitou výstavby privádzača.

Z bezchvostých obojživelníkov bola v širšom území na dvoch lokalitách zaznamenaná chránená kunka žltobruchá (*Bombina variegata*). Prvá lokalita je vegetačný pás na potoku Žeriavka južne od areálu výstavby, druhá lokalita je na poľnohospodárskej pôde severovýchodne od intravilánu obce Rudina. Z čeľade ropuchovitých bola v širšom území zaznamenaná chránená ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*) a ropucha zelená (*Bufo viridis*). Ropucha bradavičnatá bola zaznamenaná vo vegetačnom páse pozdĺž Súľkovho potoka v blízkosti areálu Schaeffler Slovensko s.r.o. a na východnom okraji Neslušského rybníka. Z čelade rosničkovité v širšom území bola zaznamenaná chránená rosnička zelená (*Hyla arborea*) vo vegetačnom páse pozdĺž Súľkovho potoka. Z čeľade skokanovitých v území bol zaznamenaný chránený skokan štíhly (*Rana dalmatina*) na dvoch lokalitách. Prvá lokalita sa nachádza na potoku Žeriavka a druhá lokalita je vo vegetačnom páse pozdĺž Súľkovho potoka v blízkosti areálu Schaeffler Slovensko s.r.o.

Z plazov bola v širšom území zaznamenaná chránená jašterica bystrá (*Lacerta agilis*) v lesíku juhozápadne od privádzača v blízkosti motokrosovej dráhy.

Z cicavcov v širšom území bol zaznamenaný výskyt zákonom chráneného medveďa hnedého (*Ursus arctos*), samotnú lokalitu výstavby (poľnohospodársku pôdu) by mohol využívať ako potravný habitat v období dozrievania plodín. Nie sú záznamy o jeho pozorovaní na lokalite, rovnako neboli zaznamenané jeho pobytové znaky. Rieka Kysuca a potoky Neslušanka, Súľkov potok a Žeriavka sú zaznamenané ako oblasť výskytu vydry riečnej (*Lutra lutra*). Územie je hodnotené ako oblasť nízkeho výskytu vydry.

Biotopy

Súčasťou vypracovanej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie bola vypracovaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu.

Inventarizácia biotopov slúži k vypracovaniu spoločenskej hodnoty biotopov európskeho a národného významu, nakoľko dôjde k dočasnému alebo trvalému záberu pozemkov, na ktorých sa tieto biotopy nachádzajú. Pri inventarizácii bol zistený 1 typ biotopu európskeho významu:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód Natura 2000 - 91EO) – prioritný biotop európskeho významu.

Lokalizácia biotopu je zrejmá z mapových príloh.

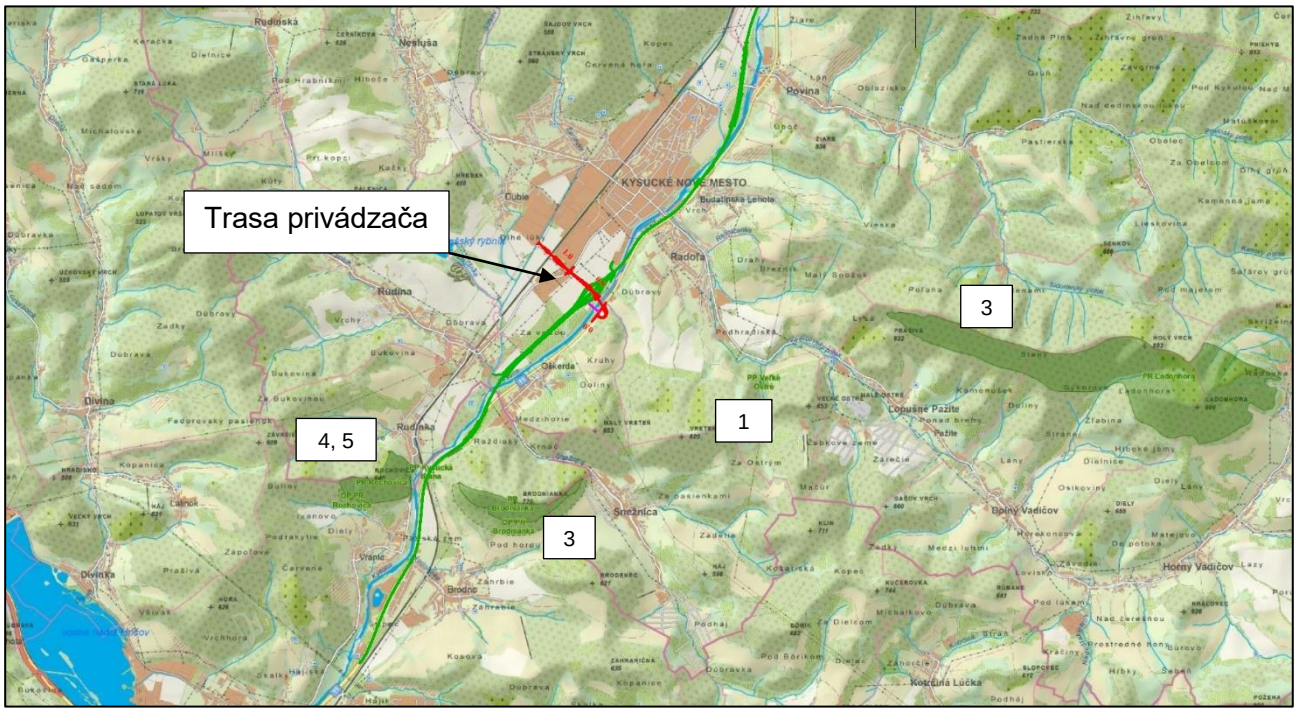
Chránené územia prírody a krajiny, Natura 2000

V dotknutom území platí I. stupeň ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Do riešeného územia nezasahuje žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územie, resp. ani územie tvoriace sústavu chránených území Natura 2000, t.j. chránené vtáčie územia (CHVÚ) alebo územia európskeho významu (ÚEV). Najbližšie chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 2 - 3 km od navrhovanej činnosti.

Prehľad veľkoplošných (VCHÚ) a maloplošných (MCHÚ) chránených území v širšom okolí stavby a ich vzdialenosť od navrhovanej činnosti je nasledovný:

- CHKO Kysuce – 11,4 km severovýchodne
- Ochranné pásmo NP Malá Fatra – 9,0 km juhovýchodne
- CHKO Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne
- PP Veľké ostré - 2,1 km východne (1)
- PR Ľadonhora – 3,4 km východne (2)
- PR Rochovica – 2,5 km južne (3)
- PP Kysucká brána - 2,5 km južne (4)
- PR Brodnianka – 2,4 km južne (5)

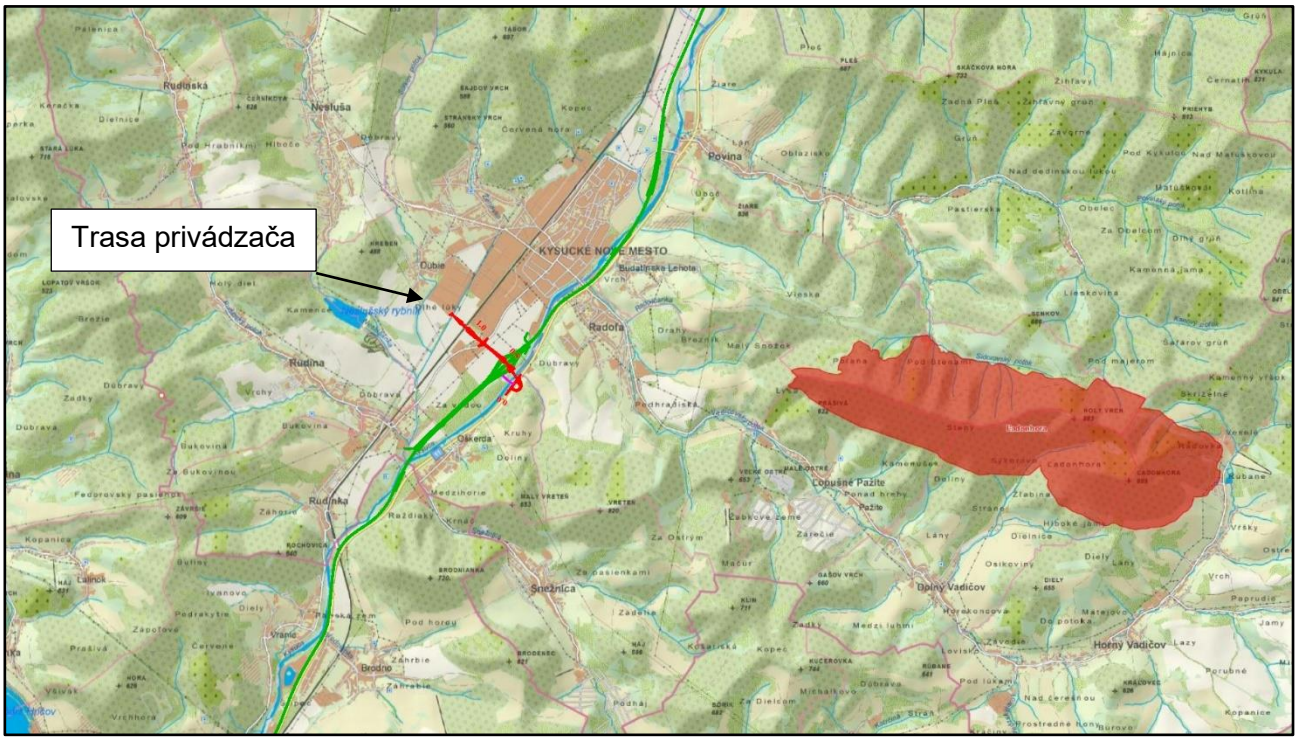
V nasledovnej mape je znázornená poloha MCHÚ vo vzťahu k privádzaču.



Prehľad chránených území sústavy Natura 2000 (CHVÚ a ÚEV) v širšom okolí stavby a ich vzdialenosť od navrhovanej činnosti je nasledovný:

- SKUEV0834 Ľadonhora – 3,4 km východne
- SKUEV0835 Stredný tok Bystrice – 12,1 km južne
- SKUEV0777 Starobystrické prenovcové pramene – 13,4 km južne
- SKUEV0288 Kysucké Beskydy – 16,1 km severovýchodne
- SKUEV0221 Varínka – 11,2 km juhovýchodne
- SKCHVU013 Malá Fatra – 13,4 km juhovýchodne
- SKUEV0256 Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne

V nasledovnej mape je znázornená poloha SKUEV0834 Ľadonhora vo vzťahu k privádzaču.



Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Podľa dokumentácie RÚSES okresu Žilina (1994), ÚPN VÚC Žilinského kraja (2010), ÚPN Kysuckého Nového Mesta (2016) sa v záujmovej lokalite nachádzajú nasledovné prvky ÚSES:

- nadregionálny biokoridor rieka Kysuca (NRBk 2)

Celý tok Kysuce tvorí špecifický hydrický ekosystém jednotného ekologického kontinua, na ktorý sa viažu nielen hydrické ale i terestrické spoločenstvá.

- nadregionálny biokoridor Veľký Javorník – Kysucké Beskydy (NRBk 3)

Ide o terestrický biokoridor tvorený mozaikou lesných a nelesných porastov s vysokou biodiverzitou, ktorý prepája viaceré biocentrá a umožňuje migráciu všetkým skupinám suchozemských živočíchov. Sieť prvkov ekologickej stability na nadregionálnej úrovni dopĺňajú biocentrá a biokoridory miestneho významu. Ide o:

- miestne biocentrum Dúbravy - Skalka (MBc 2)
- miestne biocentrum Medzi Vreteňmi (MBc 11)
- miestny biokoridor Žeriavka (MBk 3)

Migrácia

Na základe migračnej štúdie celé územie je už v súčasnosti charakteristické veľmi vysokou mierou migračných obmedzení a teda nízkou migračnou konektivitou. V smere západ – východ (a naopak) medzi celkami Javorníky a Kysucká vrchovina, hlavnú bariéru predstavuje rieka Kysuca a súbežne

trasujúca dopravne značne vyťažená cesta prvej triedy I/11. Ďalšiu bariéru predstavuje pás zastavaného územia v smere sever – juh; Krásno nad Kysucou - Blažkov - Dunajov - Ochodnica - Kysucký Lieskovec - Kysucké Nové Mesto - Rudina - Oškerka - Vranie - Brodno - Žilina. Tento pás miest a obcí je prerušovaný plochami poľnohospodárskej pôdy a lesíkmi (najväčšia plocha medzi Kysuckým Lieskovcom a Kysuckým Novým Mestom). Hlavné migračné bariéry v smere sever – juh (a naopak), teda medzi orografickými celkami Javorníky a Kysucká vrchovina na severe a celkami Strážovské vrchy, Malá Fatra a v menšej miere Žilinská kotlina na juhu predstavuje rieka Váh, diaľnica D3 a cesta prvej triedy I/18.

V súčasnosti zo severu existuje výrazné migračné obmedzenie v podobe intravilánu Kysuckého Nového Mesta, z východného smeru predstavuje bariéru rieka Kysuca a cesta prvej triedy I/11, z juhu zastavané územie obcí Rudina a Rudinka, zo západu pásy intravilánu (južný okraj Kysuckého Nového Mesta, obec Rudina), cesta tretej triedy (III/2095) a železničná trať. Hlavný migračný koridor predstavujú plochy poľnohospodárskej pôdy a úzke vegetačné pásy pozdĺž potokov Neslušanka a Súľkov potok medzi intravilánom obce Rudina na juhu a intravilánom Kysuckého Nového Mesta na severe. Ďalší koridor predstavuje brehová vegetácia na západnej strane rieky Kysuca. Privádzač by nemal ovplyvniť migráciu v území na východnej strane od rieky Kysuca, keďže jeho trasa prechádza hlavne západnou stranou. Samotný privádzač predstavuje líniovú bariéru v smere juhovýchod – severozápad, oddelí plôšky prevažne poľnohospodárskej pôdy, ktoré sú na severe „zarezané“ do intravilánu Kysuckého Nového Mesta od poľnohospodárskych plôch a vegetačných pásov na juhu a západe. Východná časť pozostáva z poľnohospodárskej pôdy a pásu brehovej vegetácie (4,9 ha), tento pás sa pri čističke odpadových vôd zužuje (50 – 120 m) a pozdĺž rieky Kysuca prechádza až k mostu, ktorý spája Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa. Západná časť predstavuje poľnohospodársku pôdu v strede zúženú areálom Schaeffler Slovensko s.r.o., na severnom okraji pozdĺž areálu Omnia a.s. je lemovaná úzkym pásom vegetácie (8 – 50 m), ktorý pozdĺž železničnej trate prechádza až k futbalovému štadiónu. Takto vzniknú relatívne uzavreté plochy prevažne poľnohospodárskej pôdy, ktorých konektivita s ostatným územím bude veľmi nízka. Plocha poľnohospodárskej pôdy na obidvoch plôškach predstavuje uniformnú monokultúru s nízkym podielom krajinných prvkov (remízky, stromy), teda s nízkou biodiverzitou a nízkou ekologickou hodnotou. Časť s vyššou ekologickou hodnotou predstavuje iba vegetačný pás brehového porastu Kysuce, ktorý má však výrazný podiel inváznych druhov rastlín (pohánkovec japonský, javorovec jaseňolistý) a celá plocha má charakter zarasteného rumoviska.

Počas výstavby má vzniknúť dočasný most (2 roky) južnejšie od mostného objektu privádzača. Vo východnej časti územia pozdĺž rieky Kysuca má na privádzač nadväzovať diaľnica D3. V územnom pláne Kysuckého Nového Mesta sa má v tejto oblasti rozšíriť priemyselný areál, teda celá plocha poľnohospodárskej pôdy má zaniknúť. Zo západnej strany má vzniknúť plocha občianskeho vybavenia, v strednej časti má zotrvať poľnohospodárska pôda a cez východnú časť má prechádzať diaľnica D3, okolo telesa diaľnice má zotrvať prebytočná brehová vegetácia, prípadne nová výsadba drevín. Z toho vyplýva, že väčšina plochy na sever od privádzača má byť premenená na urbanizované prostredie.

6.2 Krajina a scenéria

Celé riešené územie je viazané na úzky koridor údolia rieky Kysuca, ktorá tvorí kostru Kysuckej kotliny a ktorú v predmetnom úseku privádzač 1 krát premosťuje. Celá oblasť je pod urbanizačným vplyvom mesta Žiliny ako prirodzeného centra SZ Slovenska. Územím prechádzajú hlavné komunikačné osi cesta I/11, železničná trať č. 127 Žilina - Čadca - Bohumín, energetické vedenia VVN 400 kV, 110 kV a VTL plynovod. Poľnohospodársky ráz má krajina iba v úzkej nive rieky Kysuca v okolí Kysuckého Nového Mesta. Jedná sa o plochy ornej pôdy, ktoré sú postupne zaberané postupujúcou zástavbou. Na úpätiach pohorí sa vyskytujú len plochy pasienkov a lúk.

Územie okolo Kysuckého Nového Mesta je silno zastavané, kde sa prelínajú prvky priemyselných, sídelných a dopravných plôch. Detailnejšie je v najbližšom okolí možné identifikovať nasledovné prvky krajinnej štruktúry:

- plochy nelesnej drevinnej vegetácie
- lesné plochy
- líniové produktovody (elektrické vedenia)
- dopravné línie
- objekty priemyslu
- urbanizované komplexy.

Vlastné riešené územie predstavuje nový dopravný koridor cestnej siete vedenej priečne cez údolie Kysuce.

6.3 Environmentálne záťaže a skládky odpadov

V blízkosti trasy privádzača sa nachádza bývalá skládka TKO, ktorá je v registri environmentálnych záťaží evidovaná pod identifikátorom SK/EZ/KM/314 s názvom KM(004)/ Kysucké Nové Mesto - mestská skládka TKO. Podľa registra je skládka zaradená do časti B - potvrdená environmentálna záťaž.

V rámci úlohy „Prieskum environmentálnych záťaží na vybraných lokalitách Slovenskej republiky“ bol v roku 2015 pre uvedenú skládku realizovaný „Prieskum pravdepodobnej environmentálnej záťaže KM(004)/Kysucké Nové Mesto – skládka TKO,(SK/EZ/KM/314)“, ktorý potvrdil lokalitu skládky ako environmentálnu záťaž (Centrum environmentálnych služieb s.r.o. Bratislava, HES-COMGEO spol. s r.o. Banská Bystrica).

Podľa registra skládok odpadov sa v trase privádzača a v jeho blízkosti nenachádzajú skládky odpadov.

6.4 Obyvateľstvo a jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo a osídlenie

Realizácia privádzača predpokladá dotknutie 2 sídiel: Kysucké Nové Mesto vrátane MČ Oškerda a obce Radoľa. Uvedené sídla administratívne prináležia do Žilinského kraja, okresu Kysucké Nové Mesto.

Pre vývoj osídlenia v riešenom území od druhej polovice minulého storočia bola charakteristická koncentrácia obyvateľov do centier - miest a vyľudňovanie menších obcí. Po roku 1990 sa situácia mení. V poslednom desaťročí dochádza k zastaveniu rastu najväčších sídiel (ich stagnácia až k postupnému poklesu celkového počtu obyvateľov). Na druhej strane vidieť náznaky stabilizácie a mierny nárast ostatných veľkostných typov obcí, z ktorých najväčšie prírastky zaznamenávajú obce vo veľkosti 2 – 5 tis. obyvateľov.

Počet obyvateľov v dotknutých sídlach

Sídlo	Počet obyvateľov		
	2010	2001	1991
Kysucké Nové Mesto	16 264	16 558	17 139
Radoľa	1440	1332	-

Zdroj: www.statistics.sk

Štruktúra obyvateľstva podľa charakteristických vekových skupín v roku 2010 v dotknutých sídlach

Územie	Počet obyvateľov spolu	0-14 ročný		15-59 (54 ženy)		60+ (55+ ženy)		Index vitality
		A	%	A	%	A	%	%
Kysucké N. Mesto	16 264	2 333	14,35	10 879	66,89	3 052	18,76	76,44
Radoľa	1 440	228	15,83	865	60,07	347	20,10	65,70

A = absolútny počet, zdroj: www.statistics.sk

Vekovú štruktúru obyvateľstva hodnotíme podľa základných vekových skupín (predproduktívny, produktívny, poproduktívny). Index vitality vyjadruje pomer predproduktívnej a poproduktívnej skupiny obyvateľstva x 100. Z vyššie uvedených tabuliek vidíme, že z tohto pohľadu vo všetkých dotknutých sídlach situácia nie je priaznivá. Index vitality je dlhodobo hlboko pod 100 - ide o regresívny typ populácie, čo nedáva záruku k populačnému rozvoju sídiel z vlastných zdrojov.

Aj keď niektoré sídla pri porovnaní rozdielu v náraste - úbytku celkového počtu obyvateľov v rokoch 1991 a 2010 vykazujú mierne prírastky, neznamená to, že tieto ovplyvnili výraznejšie vekové zloženie obyvateľstva. V sídlach pokračuje znižovanie pôrodnosti čo sa prejavuje znižovaním podielu predproduktívnej skupiny obyvateľstva. Nárast bol zaznamenávaný v produktívnej ale najmä v poproduktívnej skupine. Zvyšuje sa priemerný vek žijúceho obyvateľstva - populácia starne.

Dotknuté sídla

Úsek privádzača, spolu s tangovaným územím, sa z pohľadu sídelných štruktúr nachádza v priestore, ktorý je označený ako ťažisko významného osídlenia nachádzajúceho sa v okrese Kysucké Nové Mesto. Ťažisko osídlenia je tvorené sústavou centier a priľahlých obcí, s intenzívnymi vzájomnými väzbami. Urbánny komplex bezprostredne riešeného územia zahŕňa jedno mestské sídlo (Kysucké Nové Mesto) a 1 vidiecke sídlo prímestského charakteru (Radoľa).

V súčasnosti okresné mesto Kysucké Nové Mesto plní funkciu regionálneho významu aj vzhľadom na blízkosť krajského mesta Žilina

Priemysel

Posudzované územie má výrazne priemyselný charakter. Priemyselnými centrami daného regiónu sú mestá Žilina a Kysucké Nové Mesto. Priemysel je diverzifikovaný so zastúpením rôznych odvetvových agregácií. Silnými odvetviami sú stavebníctvo, strojársky priemysel, kovospacujúci priemysel, odvetvia ľahkého priemyslu (textilný, odevný), drevárska výroba, potravinársky a energetický priemysel a množstvo malých a stredných podnikov rôznych odvetví. V uplynulých rokoch sa vybudovalo v regióne niekoľko podnikov, ktoré zamestnali značný počet zamestnancov. Zaradili sa do perspektívne a najdynamickejšie sa rozvíjajúceho odvetvia automobilového priemyslu s previazanosťou na subdodávateľské firmy, ktoré vyrábajú rôzne komponenty.

Služby

V riešenom území sa nachádzajú sídla s diferencovanou úrovňou vybavenia zariadeniami služieb a štruktúrou poskytovaných služieb, ktorá je v princípe viazaná na sídelnú veľkosť, význam a funkčnú profiláciu sídiel v založenom systéme osídlenia. Okresné mestá Žilina a Kysucké Nové Mesto sú vybavené širokou škálou zariadení lokálneho, mestského, okresného významu. Krajské mesto Žilina je vybavené zariadeniami a inštitúciami poskytujúcimi služby regionálneho až celoštátneho významu v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu a služieb. Väčšie vidiecke sídla poskytujú svojím obyvateľom na vlastnom území takmer komplexnú ponuku základných služieb v oblasti predškolskej a viaceré i školskej výchovy, základnej zdravotníckej starostlivosti, kultúrno-osvetovej činnosti a širšiu ponuku vybavenosti obchodu a služieb. Vybavenosť malých obcí je zameraná len na pokrytie základných - nevyhnutných

služieb. Obyvatelia obcí musia za vyššou vybavenosťou cestovať do sídiel s vyššou vybavenosťou, ide najmä o mestské sídla, ktoré sa nachádzajú v dobrej časovej dostupnosti.

Poľnohospodárstvo

Prírodné podmienky riešeného územia neumožňujú plné rozvinutie poľnohospodárskej výroby. Plochy trávnatých porastov a lesných porastov tu prevládajú nad ornými pôdami. Najvhodnejšia pôda sa vyskytuje v nivách riek Váhu a Kysuca. Rastlinná výroba v širšom území je zameraná na pestovanie hustosiatych obilnín, zemiakov, jednoročných i viacročných krmovín, kukurice na siláž a doplnkovo na pestovanie zeleniny. Živočíšna výroba je zameraná na chov hovädzieho dobytka a oviec.

Lesné hospodárstvo

Lesné pozemky v okrese Kysucké Nové Mesto predstavujú 9 747 ha (lesnatosť územia 56,9 %). V okrese Žilina lesné pozemky zaberajú 43 339 ha, čo je lesnatosť 52,8 %. V sledovanom území sa vyskytujú lesy osobitného určenia, plniace funkciu prímestských rekreačných lesov. Jedná sa o úsek v okolí Brodna. Ochranné lesy sa vyskytujú len okrajovo nad Považským Chlmcom, ďalej sú to priestory masívov Rochovica a Brodnianka), ktoré sú vymedzené na mimoriadne nepriaznivých stanovištiach resp. sú súčasťou prírodných rezervácií.

V úseku od Brodna po Kysucké Nové Mesto sa nachádzajú aj hospodárske lesy. Lesy sú prevažne smrekové, ale zastúpenie má aj buk, jedľa, javor, brest, jaseň, borovica atď. Lesné pozemky obhospodarujú najmä urbárske a lesné pozemkové spoločenstvá, prevažne s právnou subjektivitou (spoločenstvá v mestskej časti Brodno a v mestskej časti Žilinská Lehota nemajú právnu subjektivitu) a niekoľko skupín menších vlastníkov. Na hospodárení v lesoch sa podieľa aj štát prostredníctvom Lesov SR, š. p. oblastné závody Žilina a Čadca.

Rekreácia a cestovný ruch

Územie dolných Kysúc má podmienky pre horský turizmus a zimné športy (rekreačné zariadenia v Hornom Vadičove, Povine, Radoli, športhotel so športovým komplexom a rehabilitačným zariadením v Rudine), vidiecky turizmus, poznávací a kultúrny turizmus, rekreáciu pri vode (zatiaľ živelná - perspektívne možnosti rozvoja pri retenčná nádrž v Hornom Vadičove, pri rieke Kysuca pri Kysuckom Novom Meste).

Každodennej rekreácii, aktívnemu a pasívnemu oddychu slúžia v jednotlivých sídlach športovo rekreačné a telovýchovné zariadenia, záhradkárske osady vnútorný systém zelene a parkov, záhrad, vodné plochy v sídle a v zázemí, lesy a pod. Škála týchto možností je jednak daná polohou samotných sídiel a ich prírodnými danosťami a jednak sa odvíja aj od ich možností – vybudovanej materiálno-technickej základne.

Cestná doprava

Hlavnú cestnú sieť predstavuje trasa diaľnice D3 a ich čiastočne vybudovaných privádzačov, cesta I/11 Žilina – hraničný priechod Svrčinovec. Na hlavnú cestnú sieť v riešenom území nadväzuje sieť ciest III. triedy:

- cesta III/2095, smer Považský Chlmec – Vranie - Kysucké Nové Mesto

Železničná doprava

Dopravná infraštruktúra je zastúpená železničnou traťou č. 127 ČR/SR Čadca – Žilina.

Vodná doprava

Vodná doprava mesta nie je rozvinutá, príprava Vážskej vodnej cesty zahrňuje aj plánovaný prístav Žilina v lokalite Vodnej nádrže Hričov a ako aj splavnenie rieky Kysuca.

Cyklistická doprava a turistické trasy

Dolnokysucká cyklomagistrála – DKMK prichádza zo severu údolím rieky Kysuca. Je vedená po ceste III. triedy, prechádza urbanistickými okrskami Vranie a Považský Chlmec, v ktorom sa napája na Vážsku cyklomagistrálu. Jej odbočkou je pokračovanie trasy cez urbanistický okrsok Brodno s napojením na cyklistické komunikácie v urbanistickom okrsku Budatín.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Kultúrno-historický potenciál dotknutých okresov Žilinského kraja je vysoký. V území je evidované množstvo hnuteľných a nehnuteľných pamiatok. Veľká časť týchto pamiatok sa nachádza v centrách sídiel, z ktorých viaceré (najmä centrá mestských sídiel alebo ich časti) boli vyhlásené ako mestské pamiatkové rezervácie alebo mestské pamiatkové zóny . V sídlach, v ktorých sa pamiatkové objekty nachádzajú a nie sú súčasťou vyhlásenej zóny sú pamiatky chránené ako sólo objekty. V obciach predmetom pamiatkového záujmu sú najmä objekty (sakrálne stavby, pamätníky, pomníky, pamätné tabule, domy významných dejateľov nachádzajúce sa zväčša v centre obcí, na cintorínoch a pod. Navrhovaná trasa vo väčšine rieši odklon trasy od sídiel alebo je vedená v koridore súčasnej cesty so snahou minimalizovať zásahy do objektov.

Kultúrno-historický potenciál dotknutého územia je nasledovný:

- historické sídelné štruktúry (pamiatkové zóny legislatívne vyhlásené)
  - UPZ Kysucké Nové Mesto - mestská pamiatková zóna
- objekty pamiatkového záujmu dotvárajúce prostredie charakteristické pre jednotlivé sídla
  - renesančný kaštieľ v Radoli a kaplnka p. Márie
- ľudové tradície, zvyky a obyčaje, remeselné tradície.

Archeologické lokality

V rámci prípravy dokumentácie pre stavebné povolenie bol spracovaný archeologický prieskum, ktorý identifikoval v trase privádzača 1 archeologickú lokalitu.

- Poloha: poloha A, severne od Štátneho majetku, v priestore plánovaného výjazdu z diaľnice D3 medzi cestou a pravým brehom rieky Kysuce
  Druh lokality: sídlisko
  Datovanie: 14. – 15. storočie, 16. – 18. storočie, novovek
  Nálezy: keramika

6.5 Súčasný stav kvality životného prostredia

Ovzdušie

V Žilinskej kotline a v údolí rieky Kysuca sú nevhodné rozptylové podmienky emisií charakterizované podľa údajov poskytnutých SHMÚ Bratislava veľkou početnosťou stavov bezvetria a malých rýchlostí vetra do 2 m/s. Celková ventilovanosť riešeného územia je slabá. Slabé prevetrávanie je znásobované častými inverznými stavmi atmosféry, ktoré zabraňujú rozptylu emisií škodlivých látok vo vyšších vrstvách atmosféry a tieto sú vtedy koncentrované v prízemnej vrstve ovzdušia. Inverzie sa vyskytujú hlavne vo večerných a nočných hodinách najmä na jeseň a v zime.

Stav ovzdušia v posudzovanom území je ovplyvnený existujúcimi veľkými, strednými a malými zdrojmi znečistenia ovzdušia, automobilovou dopravou, ale aj prenosmi emisií zo vzdialených zdrojov.

Produkcia emisií vybraných znečisťujúcich látok zo stacionárnych zdrojov v okrese Žilina a Kysucké Nové Mesto

Znečisťujúca látka	**Množstvo znečisťujúcich látok v t/rok**							
	2004	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Okres Kysucké Nové Mesto								
tuhé znečisťujúce látky	16,9	13,0	16,7	17,3	17,0	15,1	16,3	16,0

Znečisťujúca látka	Množstvo znečisťujúcich látok v t/rok							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
oxidy síry ako SO_2	7,2	4,5	3,3	2,5	0,5	0,6	0,6	0,8
oxidy dusíka ako NO_2	24,5	25,5	36,5	32,8	31,5	30,5	30,2	34,2
oxid uhoľnatý	32,6	27,1	34,0	29,6	22,6	21,7	21,9	25,0
organické látky - COU	31,2	26,5	16,1	9,1	8,0	6,9	6,4	4,2

Zdroj: www.air.sk

Z hľadiska dlhodobého vývoja produkcie emisií v okrese Žilina bol zaznamenaný výrazný pokles emisií tuhých látok a oxidov dusíka. V rokoch 2005-2008 bol zaznamenaný nárast produkcie HCl, ktorý súvisel s prevádzkou v automobilovom závode. V poslednom vyhodnotenom roku 2009 bol zaznamenaný výrazný pokles produkcie tejto látky.

V okrese Kysucké Nové Mesto bol zaznamenaný za sledované obdobie výrazný pokles emisií SO_2 a CO, ostatné látky si udržujú približne rovnakú úroveň.

Kvalita povrchových vôd

Kvalita povrchových a podzemných vôd širšieho územia vyplýva z charakteru urbánneho prostredia. Riešené územie a jeho okolie predstavuje silne urbanizovanú krajinu viazanú na údolnú riečnu nivu. Zdrojmi znečistenia povrchových a podzemných vôd sú najmä priemysel, komunálne odpadové vody, skládky odpadov a poľnohospodárska činnosť.

Pre sledovanie kvality povrchových vôd v území je zriadených (SHMÚ Bratislava) niekoľko miest odberov pre vyhodnotenie tried čistoty podľa jednotlivých ukazovateľov.

- Váh – Žilina - Budatín, riečny km 252,70
- Kysuca – Žilina – P. Chlmec, riečny km 0,60

Kvalita povrchových vôd Váhu, Kysuce a Rajčanky vo vybraných profiloch

Profil	Ukazovatele podľa STN 75 7221				
	A	B	C	D	E
rieka Váh					
Žilina - Budatín	**II**	II	II	III	IV
rieka Kysuca					
Žilina – Pov. Chlmec	**II**	**II**	**II**	IV	V

Vysvetlivky :
A - ukazovatele kyslíkového režimu
B - základné chemické ukazovatele
C - doplňujúce chemické ukazovatele
D - ťažké kovy
E - biologické a mikrobiologické ukazovatele
I najnižší stupeň znečistenia
V najvyšší stupeň znečistenia

Zdroj: Kvalita povrchový a podzemných vôd 2005 – 2006, SHMÚ Bratislava

Kvalita ostatných povrchových tokov územia nie je sledovaná. Podľa terénnych zisťovaní sa na ich znečisťovaní podieľa hlavne osídlenie.

Hluk

Súčasné zaťaženie prostredia hlukom z dopravy je najmarkantnejšie v blízkosti cesty I/11. Ďalším významným zdrojom hluku je železničná trať č. 127 Žilina – Bohumín, kde boli v úseku Žilina – Krásno nad Kysucou realizované rozsiahle protihlukové opatrenia.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Nasledovné hodnotenie vplyvov je vykonané v prvom rade v kontexte zmien technického riešenia, ktoré možno však charakterizovať ako minimálne oproti predchádzajúcemu posúdeniu

v dokumentácii „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti“ spracovanému v roku 2013. Ide o nasledovné zmeny:

- Zmena č. 1 (Z1) - na základe požiadavky SVP sa zamenil priepust na Dolinskom potoku na mostný objekt (súčasť objektu 376), čo si vyžiadalo aj úpravu nivelety privádzača (objekt 113) na konci úseku v km 1,339-k.ú.
- Zmena č. 2 (Z2) - na základe aktualizovanej hlukovej štúdie bola upravená dĺžka a výška PH steny (objekt 305).
- Zmena č. 3 (Z3) - na základe požiadavky SVP sa zamenil priepust na Dolinskom potoku za mostný objekt 376.1. Celková dĺžka úpravy potoka je bez zmeny.

1. Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby diaľnice na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a zmierňujúcimi opatreniami.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na obyvateľstvo, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia
- hlukom
- bariérovým vplyvom
- rizikom dopravných nehôd
- asanáciami obytných objektov

Významnosť uvedených vplyvov súvisí so spôsobom vedenia trasy cesty a intenzitou dopravy. Trasa privádzača je navrhnutá prevažne v neobývanom území, ale z priestorových dôvodov nebolo možné sa úplne vyhnúť obytnej zástavbe, čoho dôsledkom sú opatrenia na minimalizáciu vplyvov technického charakteru, ale aj zmierňujúcich opatrení, ktoré vyplývajú z majetkovej ujmy (asanácie).

Ako je uvedené vyššie, v priestore mesta Kysucké Nové Mesto, ktoré je v súčasnosti nadmerne zaťažená vplyvmi dopravy, bude znamenať výstavba privádzača nesporný pozitívny vplyv.

Sociálno-ekonomické účinky predmetnej stavby sa prejavia na dopravných parametroch prerozdelením dopravy po začatí užívania investície, ale tiež na pôvodnej časti dotknutej cestnej siete, a to dosahovaním vyššej jazdnej rýchlosti, cestovnej rýchlosti a bezpečnosti užívateľov a znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako dôsledok vyššej kvality dopravnej infraštruktúry oproti zhoršujúcemu sa súčasnému stavu.

Ekonomické efekty sa prejavia predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku cestnej siete poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb, resp. s prevádzkovaním ich vozidiel. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov ciest zvýšením ich bezpečnosti a znížením negatívnych účinkov na životné prostredie. Prejavia sa tiež na poklese cestovného času pri preprave osôb a tovarov.

Hodnotenie zdravotných rizík

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým vplyv hluku a znečistenia ovzdušia.

Hluk

Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť prieskumy, dochádza k prekročeniu prípustných hodnôt hluku v záujmovom obytnom území stavby (kategória územia II. a III.). Následne boli navrhnuté protihlukové opatrenia, ktorými sa eliminujú tieto negatívne dopady a naplnia podmienky platnej legislatívy. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako ΔL = 1 dB a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu.

Ovzdušie

Z výsledkov rozptylovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť prieskumy vyplýva, že obyvatelia v okolí trasy diaľnice D3 a privádzača v oblasti Kysuckého Nového Mesta a Radole nebudú po uvedení stavby do prevádzky ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy. Prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený. Imisné limity v obytnej zóne budú s rezervou dodržané aj po pripočítaní hodnôt regionálneho pozadia. Výnimkou sú koncentrácie PM2,5, ktoré sa už v súčasnosti pohybujú na úrovni imisného limitu platného od roku 2020.

Najnepriaznivejším stavom z pohľadu imisnej záťaže vo výhľadovom období je rok 2025. V následnom období sa predpokladá zlepšovanie situácie, vplyvom ekologizácie vozového parku, sprevádzanej znižovaním jednotkových emisií motorových vozidiel, v súvislosti s uplatňovaním euronoriem. Priaznivejšie výsledky sú tak dosahované napriek nárastu intenzity dopravy. Toto konštatovanie neplatí pre benzo(a)pyrén, pri ktorom je prognózovaná situácia horšia v roku 2035.

Realizácia diaľnice D3 v danom území priaznivo vplýva na plynulosť a rozloženie emisií z dopravy medzi diaľnicu a cestu I/11. Aj pri kumulatívnom pôsobení oboch cestných komunikácií sú vypočítané koncentrácie znečisťujúcich látok nižšie ako v nulovom variante.

Najnepriaznivejším stavom z pohľadu imisnej záťaže je obdobie roku 2025. V roku 2035 sa predpokladá zlepšovanie situácie vplyvom ekologizácie vozového parku, sprevádzanej znižovaním jednotkových emisií motorových vozidiel, hlavne pri NO2. Priaznivejšie výsledky sú dosahované napriek nárastu intenzity dopravy.

Úroveň znečisťovania ovzdušia NO_2 je v realizačnom variante diaľnice D3 v dotknutých obciach pod dolnú medzu podľa vyhlášky č. 244/2016 Z.z. Z hľadiska potreby monitorovania úrovne znečistenia vonkajšieho ovzdušia v predmetnom území možno aplikovať primerane § 7 zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, podľa ktorého v takomto prípade, keď úroveň znečisťovania ovzdušia nedosahuje dolnú medzu, monitoring nie je potrebný a na hodnotenie kvality ovzdušia možno použiť modelovanie alebo techniky objektívneho odhadu.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné zdravotné riziká, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

2. Vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na horninové prostredie

Z hľadiska členenia vplyvov na priame a nepriame možno vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na horninové prostredie a reliéf vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv,
- potreba materiálov do násypov ako nepriamy vplyv,

- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby privádzača na substrát a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, t.j. budovanie násypov, zárezov, mostných objektov. Zásah do reliéfu je zmiernený vegetačnými úpravami svahov cestného telesa. Zásahy do horninového prostredia a reliéfu nebudú významné a to z dôvodu, že trasa privádzača je vedená v morfologicky nenáročnom území. Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia cesty (násyp, zárez) a geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Inžinierskogeologické pomery boli podrobne zhodnotené viacerými etapami prieskumov. Na základe prieskumu boli odporučené spôsoby zakladania jednotlivých objektov.

Nepriamy vplyv na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktoré bude potrebné získať aj zo zdrojov v okolí.

Zeminu z výkopov, ktorú nebude možné využiť spätne do násypov, bude potrebné uložiť na depóniách alebo použiť na iné účely.

Prítomnosť dobre priepustných zemín (štrky) a hornín (rozpukané pieskovce) nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia hlavne počas výstavby (únik znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov do otvoreného podložia). Počas prevádzky môže pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do prostredia, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na horninové prostredie, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na klimatické pomery

Na základe analýzy spracovanej v samostatnej prílohe dokumentácie (Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy) možno dôsledky a riziká zmeny klímy pre sektor cestnej dopravy zhrnúť nasledovne.

Vplyvy	Dôsledky
Extrémy počasia - búrky, záplavy	Odstávky cestných komunikácií, obchádzky, poškodenie cestnej infraštruktúry
Letné horúčavy a výkyvy teplôt	Poškodenie povrchov ciest, únava materiálu
Vznik zosuvov	Ohrozenie stability cestnej komunikácie, zníženie bezpečnosti a plynulosti dopravy
Zhoršené meteorologické podmienky - intenzívne zrážky, sneh, poľadovica, hmla	Zníženie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné kongescie
Zhoršené zimné podmienky - časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zvýšené požiadavky na zimnú údržbu, možnosť poškodzovania krytu vozovky, vyššie nároky na kvalitu krytu vozovky

Z hľadiska rizík, v rámci ktorých bola posudzovaná citlivosť daného projektu v kontexte citlivosti jeho jednotlivých typologických prvkov na relevantné klimatické javy a sekundárne riziká, možno označiť:

- silný vietor
- snehové javy
- námrazové javy
- hmly
- silné dažde
- búrkové javy
- vysoké teploty
- sucho a požiare
- povodne

- zosuvy.

Vykonaná analýza rizík umožnila posúdenie zraniteľnosti projektu voči jednotlivým rizikovým javom a stanovenie ich hierarchizácie z hľadiska závažnosti a pravdepodobnosti výskytu.

Ako už bolo v texte spomenuté, vo všeobecnosti sa extrémne poveternostné javy v sektore dopravy prejavujú okamžite, intenzívne a s výraznými negatívnymi dôsledkami; vedú k zvýšeniu dopravného času na prepravu tovarov, predĺženiu času cestovania a zvýšeniu pravdepodobnosti nehôd. Vysoké a nízke teploty, intenzívne búrky a snehové kalamity, ktorých frekvencia a intenzita sa v dôsledku zmeny klimatických pomerov na globálnej ale i lokálnej úrovni zvyšuje, spôsobujú vážne komplikácie dopravy.

Pre úsek privádzača sa medzi vysoko rizikové klimatické javy nezaradili žiadne javy, nakoľko trasa privádzača je navrhovaná v tak malej dĺžke, pri ktorej sa žiadny klimatický jav výrazne neprejavuje. Ako klimatické javy so stredným rizikom boli vyhodnotené silný vietor, snehové a námrazové javy a búrkové javy. Ich prejavy v kombinácii s prírodnými pomermi územia vytvárajú riziká, ktoré sú v maximálnej možnej miere minimalizované resp. eliminované zvoleným projektovým riešením stavby a návrhom varovného systému a monitoringu.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na klimatické pomery, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na ovzdušie

K zvýšeniu prašnosti ovzdušia dôjde pri realizácii stavby, a to najmä počas suchého a veterného obdobia. Zároveň dôjde aj k znečisteniu ovzdušia emisiami z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov. Počas realizácie stavby môže stavenisko pôsobiť ako zdroj prašnosti iniciovaný vetrom alebo stavebnými mechanizmami a nákladnými autami, ktoré budú mobilnými zdrojmi emisií. Tento vplyv však bude len krátkodobý a prejaví sa len počas realizácie výstavby. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami.

Podľa rozptylovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť prieskumy, realizovaná stavba počas prevádzky nebude významne ovplyvňovať súčasnú kvalitu ovzdušia v dotknutom území.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na ovzdušie, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na vodné pomery

Počas výstavby

Povrchové vody

Pri výstavbe privádzača bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalitách zariadení staveníska, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany povrchových vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok. Konkrétne opatrenia na ochranu vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska.

K zásahu do povrchových vodných tokov dôjde pri výstavbe dočasného premostenia Kysuce a úprav na Dolinskom potoku. Všetky konštrukcie cez vodné toky boli posúdené hydrotechnickými výpočtami a sú navrhnuté tak, aby vyhovovali na Q_{100}.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 261/2010 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania, bude zhotoviteľ stavby na vodnom toku alebo v inundačnom území vodného toku povinný vypracovať na obdobie uskutočnenia stavby povodňový plán zabezpečovacích prác.

Vzhľadom na použitie ťažkých stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky, nie je možné vylúčiť znečistenie horninového prostredia a následne podzemných vôd, prípadne aj povrchových vôd škodlivými látkami, hlavne ropnými uhľovodíkmi (pohonné hmoty, oleje). Zdrojmi možného rizika sú:

- miesta manipulácie s týmito látkami, a to predovšetkým pri tankovaní mechanizmov;
- úniky škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky.

Počas výstavby nemožno vylúčiť ohrozenie kvality povrchových vôd pri zakladaní mostných objektov a pri úprave korýt povrchových tokov križujúcich privádzač. Jedná sa o nasledovné toky:

- rieka Kysuca
- Dolinský potok

Významnejšie riziko teda predstavujú iba havarijné úniky nebezpečných látok. Na zabezpečenie ochrany vôd je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť prevencii, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej, manipulačnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle platnej legislatívy. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečovať periodické poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie, vrátane nácviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy počas výstavby na povrchové vody, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Podzemné vody

V etape výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach (hĺbenie zárezov a 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.

V trase privádzača sa ovplyvnenie režimu podzemnej vody neočakáva, nakoľko niveleta je vedená najmä v násype.

Ochrana vodárenských zdrojov

Trasa privádzača nezasahuje do ochranných pásiem (OP) vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie, prechádza však v blízkosti VZ Rudinka a VZ Radoľa-studňa.

Otázke ochrany vodárenských zdrojov bola v rámci jednotlivých etáp projektovej prípravy venovaná mimoriadna pozornosť. Realizovaných bolo niekoľko etáp hydrogeologického prieskumu, ktorých výsledky boli zosumarizované v hydrogeologickom posudku spracovaného v rámci DSP 2006 “Vplyv diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na existujúce vodárenské zdroje”.

Uvedený posudok definuje súbor opatrení na ochranu podzemných vôd počas výstavby. Jedná sa predovšetkým o opatrenia preventívneho charakteru (monitoring, opatrenia na ochranu vôd pred znečistením, havarijný plán).

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy počas výstavby na podzemné vody, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Počas prevádzky

Povrchové a podzemné vody

Vplyv prevádzky privádzača na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia vozovky. Odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do priekop, resp. do okolitého terénu, kde voda čiastočne vsiakne a čiastočne sa odparí. V mieste protihlukových stien je voda z vozovky strechovitým priečnym sklonom odvedená do pozdĺžnych žľabov a následne do uličných vpustov, cez ktoré ústi do vsakovacích jám.

Vzhľadom na vyššie uvedené, vplyv na povrchové vody počas prevádzky neočakávame.

Vplyv na podzemné vody bol spracovaný v hydrogeologickom posudku, ktorý je súčasťou príloh DSP. V zmysle záverov posudku je zrejmé, že vplyv na podzemné vody sa neočakáva. Je však potrebné rešpektovať opatrenia na ochranu podzemných vôd, ktoré sú uvedené v ďalšej časti dokumentácie.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na povrchové a podzemné vody počas prevádzky, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na pôdu

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

Zábery pôdy

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

Kataster	záber PPF, TTP, ostatné		záber LPF	
	Trvalý záber (m^2)	Dočasný záber (m^2)	Trvalý záber (m^2)	Dočasný záber (m^2)
Oškerda	12 790	988	0	0
Kysucké Nové Mesto	35 125	17 046	1 346	0
Radoľa	513	681	0	0
Spolu pre celú stavbu	48 428	18 715	1 346	0

Vplyvy na kvalitu pôdy

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti výstavby, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch. Stavebnými zásahmi počas výstavby je možné očakávať zmeny kvality pôdneho fondu v bezprostrednom okolí telesa diaľnice a v miestach rekultivovaných po dočasnom zábere pôdy. Zmeny kvality sa prejavia v závislosti na realizovanej rekonštrukcii a rekultivácii.

Inou zmenou kvality pôdneho fondu je možná kontaminácia pôd počas výstavby a prevádzky. Počas výstavby sú najviac ohrozené lokality kumulácie stavebných prác - okolie väčších stavebných objektov, stavebné dvory, odstavné plochy strojov a zariadení. Kontaminácia pôd počas prevádzky závisí od viacerých faktorov:

- samotná produkcia látok kontaminujúcich pôdu (výfukové plyny, prostriedky zimnej údržby),
- vzdialenosť od okraja vozovky,
- pufrovacia schopnosť pôdy (odolnosť pôdy voči antropogénne podmienenému zakysľovaniu).

Na základe doterajších výskumov a meraní možno charakterizovať vplyv cestnej a diaľničnej dopravy na okolie nasledovne:

- asi 70 až 90 % emitovaného množstva kovov z dopravy sedimentuje v tesnej blízkosti komunikácie vo vzdialenosti od 3 do 30 m,
- znečistenie sa viaže prevažne na povrchovú vrstvu cca 25 cm.

Na základe pozorovaní vplyvu výfukových plynov na vegetáciu je možné za zónu možného negatívneho ovplyvnenia pôd považovať zónu do vzdialenosti cca 30 m od cestnej komunikácie. Možná kontaminácia pôdy závisí na priepustnosti a tlmiacej (pufrovacej) schopnosti pôd. Pufrovacia schopnosť pôd posudzovaného územia je vzhľadom k ich fyzikálno-chemickým vlastnostiam dobrá, rozhodujúcim faktorom možnej kontaminovateľnosti je priepustnosť pôd a substrátu. Osobitným prípadom potenciálnej kontaminácie pôd sú havárie vozidiel, spojené s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok. Vznikne pritom lokálne znečistenie pôdy, ktoré bude vyžadovať včasný sanačný zásah, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na pôdu, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Každý zásah do prírodného prostredia prináša aj zmeny, ktoré nastávajú vo vegetácii, v druhovom zložení, a nastokrát majú tieto zmeny dlhodobý účinok, niekedy aj nezvratný. Preto pri každom takomto zásahu je potrebné veľmi citlivo zvažovať a posudzovať všetky aspekty, aby sa predišlo nežiaducim dopadom.

Antropické zásahy, ktoré prebiehali v minulosti v riešenom území, mali za následok na mnohých miestach likvidáciu voľnej zelene, čím došlo k zániku hodnotných biotopov. Aj napriek týmto vážnym zásahom do krajiny a do ekosystémov sa v posudzovanom území vyskytujú biotopy, ktorým je potrebné vzhľadom na silnú antropizáciu územia venovať zvýšenú pozornosť.

Pri hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné brať do úvahy predpokladané vplyvy priame, nepriame, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, dočasné, dlhodobé a trvalé a vplyvy vyvolané počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívanej krajine)
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.)
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne sprístupnených oblastiach)

Za najvýznamnejšie z nich je možné považovať najmä fragmentáciu biotopov a usmrcovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávať aj po zrealizovaní navrhovanej diaľnice. Je však potrebné ich vhodnými opatreniami minimalizovať.

Spoločenská hodnota biotopov sa určuje podľa prílohy č. 1 k vyhláške MŽP SR č.24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, v ktorej je určená finančná náhrada za jednotku plochy (m^2) biotopu európskeho alebo národného významu. Biotopy sú rozdelené do dvoch častí, v časti A je zoznam biotopov národného významu a v časti B je zoznam biotopov európskeho významu aj s priradeným kódom Natura, ktorý je totožný s kódmi pre súvislú európsku sústavu chránených území.

Pri inventarizácii bol zistený 1 typ biotopu národného a európskeho významu:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód Natura 2000 - 91EO) – prioritný biotop európskeho významu.

Celková spoločenská hodnota biotopov európskeho významu, ktoré sa nachádzajú v trase stavby podľa zákona č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov predstavuje 122 592,51 €.

K výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu, mimo vegetačného obdobia. Následne po výrube budú odstránené aj koreňové systémy vyrúbaných drevín. Pôvodná zeleň sa podľa možností v miestach, kde plní ochrannú funkciu (hlavne pozdĺž komunikácií) nahradí výsadbou drevín. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v súlade s platnou legislatívou a nutné výruby budú zrealizované len na základe povolení príslušných úradov.

S drevinami rastúcimi mimo les a bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podľa ods. č. 3) § 47 zákona na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 10 m^2 sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody. Podľa § 48 uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín.

Inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa (nelesná drevinová vegetácia a brehové porasty) v zábere stavby bola vypracovaná v súlade so znením zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, za účelom vyčíslenia spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o povolenie výrubu.

Pre účely zákona o ochrane prírody a krajiny sa za drevinu rastúcu mimo lesa (§ 2 ods. 2 písm. m) považuje strom, alebo ker vrátane jeho koreňovej sústavy rastúce jednotlivo alebo v skupinách mimo lesného pôdneho fondu.

Na výrub dreviny sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody (§ 47, ods. 3).

Súhlas na výrub dreviny sa nevyžaduje (§ 47, ods. 4):

a) na stromy s obvodom kmeňa do 40 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou, a krovité porasty s výmerou do 10 m^2, alebo
b) pri obnove produkčných ovocných drevín, ak sa výsadba nových ovocných drevín uskutoční do šiestich mesiacov odo dňa výrubu, alebo
c) pri bezprostrednom ohrození zdravia alebo života človeka, alebo značnej škody na majetku, alebo
d) ak oprávnenie alebo povinnosť výrubu vyplýva z iných predpisov, alebo
e) na územiach so štvrtým alebo piatym stupňom ochrany, kde je výrub drevín zakázaný, alebo
f) ak je výrub preukázateľne nevyhnutný na zabezpečenie starostlivosti o osobitne chránenú časť prírody a krajiny a ak výrub vykonáva alebo obstaráva organizácia ochrany prírody, alebo
g) na stromy s obvodom kmeňa do 80 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou, ak rastú v súkromných záhradách a záhradkárskych osadách .

Ustanovenie § 47 ods.4 písm. a) sa nepoužije v prípade, že drevina rastie na území s druhým alebo tretím stupňom ochrany, na cintorínoch, alebo ako súčasť verejnej zelene (§ 47 ods.5).

Pri inventarizácii boli dreviny zaradené do veľkostných tried a skupín podľa vyhlášky č. 579/2008 Z.z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Jednotlivé dreviny boli rozdelené podľa prílohy č. 33 k vyhláške (časť A a B) a spoločenská hodnota bola upravená podľa prílohy č. 35 k vyhláške.

Inventarizáciou sa zisťoval druh dreviny, typ stanovišťa, obvod kmeňa vo výške 1,3 m, výška stromov, fyziologický stav, krátkovekosť alebo dlhovekosť a či sú dreviny vyhlásené za chránené. Jednotlivé dreviny sa delili do skupín podľa toho či sa jedná o dreviny opadavé (III.), ihličnaté (II.) alebo poloopadavé (I.).

Spoločenská hodnota potrebného výrubu nelesnej drevinovej vegetácie a brehových porastov bola vyčíslená na základe inventarizácie o hodnote 124 405,08 €.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Výstavbou privádzača dôjde k zásahu do scenérie krajiny a to predovšetkým vybudovaním križovatiek, vysokých násypov a mostov. V danom prípade môžeme hovoriť o výraznom vplyve najmä na scenériu krajiny. Napriek tomu, že riešené územie je už v súčasnosti vizuálne exponované existenciou železničnej trate č. 127 a cesty I/11, vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné zmierniť atraktívnym architektonickým riešením a vegetačnými úpravami.

Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry dôjde k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor poľnohospodárskej a lesnej pôdy a krajinotvornej zelene. Z hľadiska funkčnej štruktúry krajiny, privádzač doplní dopravnú funkciu územia, kde sa nachádza cesta I/11 a hlavná železničná trať č.127, t.j. dopravné komunikácie s celoštátnym významom vzhľadom na prepojenie s ČR, resp. PR.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na krajinu a jej štruktúru, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma, Natura 2000

Trasa privádzača sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany.

V území nie sú v trase privádzača identifikované strety s chránenými územiami prírody a krajiny v zmysle zákona, resp. s ich ochrannými pásmami. Najbližšie chránené územia národnej sústavy sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 2 km východne od posudzovaného privádzača. Realizácia posudzovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na predmet ochrany chránených území. V nasledovnom prehľade sú uvedené najbližšie chránené územia národnej sústavy od navrhovanej stavby:

- CHKO Kysuce – 11,4 km severovýchodne
- Ochranné pásmo NP Malá Fatra – 9,0 km juhovýchodne
- CHKO Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne
- PP Veľké ostré - 2,1 km východne
- PR Ľadonhora – 3,4 km východne
- PR Rochovica – 2,5 km južne
- PP Kysucká brána - 2,5 km južne
- PR Brodnianka – 2,4 km južne

Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadneho prvku sústavy Natura 2000 – územia európskeho významu, chráneného vtáčieho územia a ani neovplyvňuje tieto prvky tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od trasy privádzača. Najbližšie chránené územia Natura 2000 sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3 km od riešeného územia, z toho dôvodu neočakávame ani zásah do integrity území ani pri posúdení kumulatívnych vplyvoch. V nasledovnom prehľade sú uvedené najbližšie chránené územia sústavy Natura 2000 od navrhovanej stavby:

- SKUEV0834 Ľadonhora – 3,4 km východne
- SKUEV0835 Stredný tok Bystrice – 12,1 km južne
- SKUEV0777 Starobystrické prenovcové pramene – 13,4 km južne
- SKUEV0288 Kysucké Beskydy – 16,1 km severovýchodne
- SKUEV0221 Varínka – 11,2 km juhovýchodne
- SKCHVU013 Malá Fatra – 13,4 km juhovýchodne

- SKUEV0256 Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na chránené územia a územia Natura 2000, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability a migráciu

Trasa privádzača sa dotýka, resp. križuje niektoré prvky územného systému ekologickej stability, ktoré sú uvedené v príslušnej dokumentácii ÚSES. Identifikované vplyvy možno charakterizovať podobne ako pre flóru, faunu a ich biotopy a to priamym záberom, resp. vyvolanými stresovými faktormi a vytvorením bariéry pre migráciu živočíchov. Ide o nasledovné prvky:

- nadregionálny biokoridor rieka Kysuca (NRBk 2) - privádzač pretína NRBk v km 0,250-0,350 mostným objektom
- nadregionálny biokoridor Veľký Javorník – Kysucké Beskydy (NRBk 3) - je mimo trasy privádzača
- miestne biocentrum Dúbravy - Skalka (MBc 2) - privádzač pretína MBc v km 0,350-0,400 násypom
- miestne biocentrum Medzi Vreteňmi (MBc 11) - je mimo trasy privádzača
- miestny biokoridor Žeriavka (MBk 3) - privádzač pretína MBk na konci úseku, kde je navrhnutý mostný objekt

Vplyvy sa týkajú priamych zásahov do biokoridoru NRBk Kysuca a MBk Žeriavka pri výstavbe mostných objektov - most cez Kysucu, dočasný most cez Kysucu a most cez Dolinský potok (Žeriavka) vrátane príslušných úsekov úpravy tokov. Vplyvy však budú len dočasné. Po vybudovaní mostov na privádzači cez Kysucu a Dolinský potok (Žeriavka) a po odstránení premostenia toku Kysuce na prístupovej staveniskovej ceste sa významnejšie vplyvy počas prevádzky privádzača neočakávajú. Bude nevyhnutné dodržiavať všetky technické opatrenia, aby nedošlo k znečisteniu dotknutých vodných tokov a boli minimalizované zásahy do brehových porastov.

Z hľadiska záberu časti plochy biocentra MBc Dúbravy-Skalka násypom privádzača možno konštatovať, že vzhľadom na výrazne antropogénne pozmenený charakter biocentra (prevažná časť biocentra tvorí bývalá skládka odpadu s výskytom invazívnych druhov rastlín), vplyvy na biocentrum možno považovať za zanedbateľné.

Stresové faktory ako sú hluk a znečistenie ovzdušia počas výstavby budú dočasné a eliminované organizačnými opatreniami. Počas prevádzky budú funkčné protihlukové steny, ktoré eliminujú stresové faktory vygenerované dopravou v kontaktnej časti privádzača s prvkami ÚSES-u.

Na základe migračnej štúdie celé územie je už v súčasnosti charakteristické veľmi vysokou mierou migračných obmedzení a teda nízkou migračnou konektivitou. Vzhľadom na svoju dĺžku bude mať trasa privádzača na celkovú konektivitu územia len nepatrný vplyv.

Privádzač môže mať nízky negatívny vplyv skôr na lokálnu migráciu. V súčasnosti zo severu existuje výrazné migračné obmedzenie v podobe intravilánu Kysuckého Nového Mesta, z východného smeru predstavuje bariéru rieka Kysuca a cesta prvej triedy I/11, z juhu zastavané územie obcí Rudina a Rudinka, zo západu pásy intravilánu (južný okraj Kysuckého Nového Mesta, obec Rudina), cesta tretej triedy (III/2095) a železničná trať. Hlavný migračný koridor predstavujú plochy poľnohospodárskej pôdy a úzke vegetačné pásy pozdĺž potokov Neslušanka a Súľkov potok medzi intravilánom obce Rudina na juhu a intravilánom Kysuckého Nového Mesta na severe. Ďalší koridor predstavuje brehová vegetácia na západnej strane rieky Kysuca. Privádzač by nemal ovplyvniť migráciu v území na východnej strane od rieky Kysuca, keďže jeho trasa prechádza hlavne západnou stranou. Samotný privádzač predstavuje líniovú bariéru v smere juhovýchod – severozápad, oddelí plôšky prevažne poľnohospodárskej pôdy, ktoré sú na severe „zarezané“ do intravilánu Kysuckého Nového Mesta od poľnohospodárskych plôch a vegetačných pásov na juhu a západe. Východná časť pozostáva z poľnohospodárskej pôdy a pásu brehovej vegetácie (4,9 ha), tento pás sa pri čističke odpadových vôd zužuje (50 – 120 m) a pozdĺž rieky Kysuca prechádza až

k mostu, ktorý spája Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa. Západná časť predstavuje poľnohospodársku pôdu v strede zúženú areálom Schaeffler Slovensko s.r.o., na severnom okraji pozdĺž areálu Omnia a.s. je lemovaná úzkym pásom vegetácie (8 – 50 m), ktorý pozdĺž železničnej trate prechádza až k futbalovému štadiónu. Takto vzniknú relatívne uzavreté plochy prevažne poľnohospodárskej pôdy, ktorých konektivita s ostatným územím bude veľmi nízka. Plocha poľnohospodárskej pôdy na obidvoch plôškach predstavuje uniformnú monokultúru s nízkym podielom krajinných prvkov (remízky, stromy), teda s nízkou biodiverzitou a nízkou ekologickou hodnotou. Časť s vyššou ekologickou hodnotou predstavuje iba vegetačný pás brehového porastu Kysuce, ktorý má však výrazný podiel inváznych druhov rastlín (pohánkovec japonský, javorovec jaseňolistý) a celá plocha má charakter zarasteného rumoviska.

Počas výstavby má vzniknúť dočasný most (2 roky) južnejšie od mostného objektu privádzača. Vo východnej časti územia pozdĺž rieky Kysuca má na privádzač nadväzovať diaľnica D3. V územnom pláne Kysuckého Nového Mesta sa má v tejto oblasti rozšíriť priemyselný areál, teda celá plocha poľnohospodárskej pôdy má zaniknúť. Zo západnej strany má vzniknúť plocha občianskeho vybavenia, v strednej časti má zotrvať poľnohospodárska pôda a cez východnú časť má prechádzať diaľnica D3, okolo telesa diaľnice má zotrvať prebytočná brehová vegetácia, prípadne nová výsadba drevín. Z toho vyplýva, že väčšina plochy na sever od privádzača má byť premenená na urbanizované prostredie.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na ÚSES a migráciu, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame. Naopak, z dôvodu úpravy (zväčšenia) parametrov premostenia Dolinského potoka (MBk Žeriavka), budú vplyvy na migráciu v tomto koridore významne minimalizované.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že trasa privádzača je stabilizovaná v územnoplánovacej dokumentácii VÚC a Kysuckého Nového Mesta, pričom jedným z dôvodov trasovania privádzača v predmetnom území boli aj požiadavky 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.

Poľnohospodárstvo

Záberom produktívnych veľkoblokových polí dôjde k zníženiu PPF a tým aj k zníženiu produkcie poľnohospodárskej výroby.

Priemysel a služby

Trasa privádzača prepája južnú priemyselnú zónu v Kysuckom Novom Meste s cestou I/11 a budúcou diaľnicou D3 a pre jej ďalší rozvoj je táto investícia dôležitá z dôvodu odľahčenia intravilánu mesta a súčasnej križovatky v Radoli.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovaná činnosť je vedené mimo intravilán dotknutých obcí, kde sa nachádzajú kultúrne a historické pamiatky.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Vplyvy na archeologické náleziská

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP bola priamo v koridore trasy privádzača dokumentovaná 1 archeologická lokalita.

Uvedený počet archeologických nálezísk nemusí byť konečný. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom stavby, alebo na ploche s predpokladanými archeologickými náleziskami urobiť zisťovací archeologický výskum.

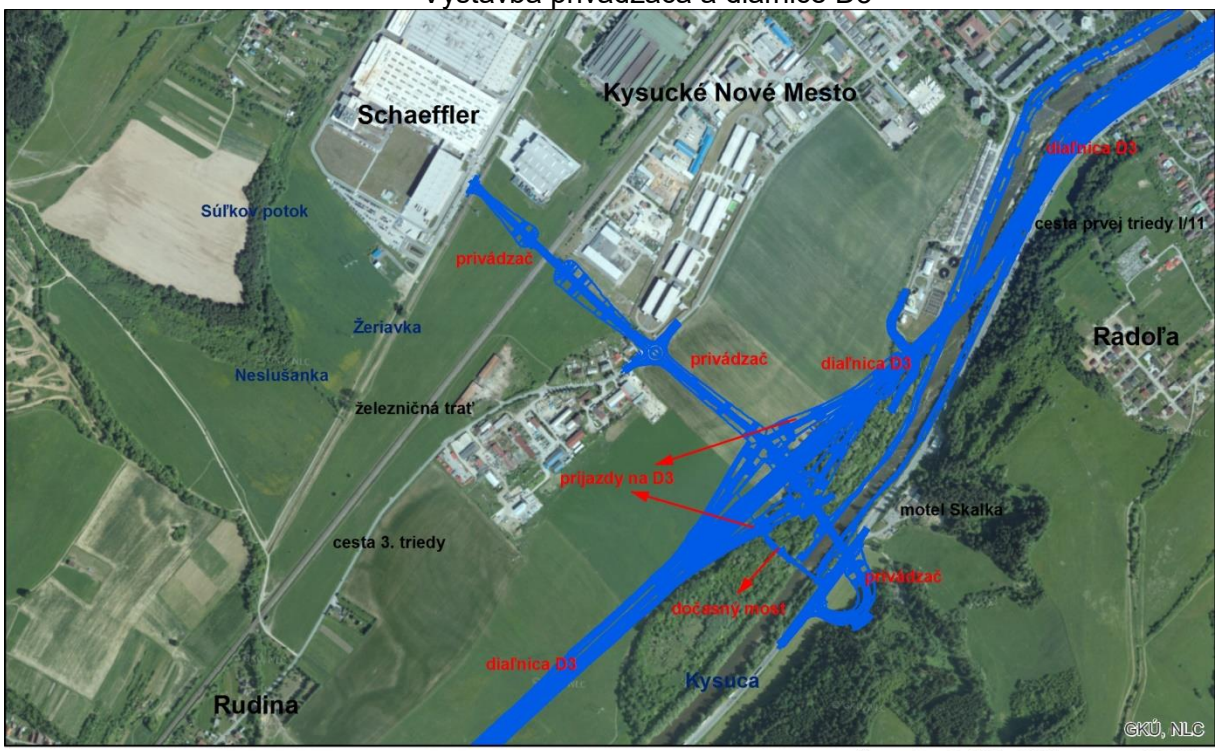
Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na archeologické náleziská, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Kumulatívne a synergické vplyvy na migráciu

Z hľadiska kumulatívnych vplyvov má na dotknuté územia významný vplyv pripravovaná výstavba diaľnice D3, ktorá má viesť z juh na sever poľnohospodárskou krajinou po západnej strane toku rieky Kysuca medzi cestou I/11 a riekou Kysuca (viď nasledujúci obrázok). Po mimoúrovňovom križovaní diaľnice D3 s privádzačom pokračuje diaľnica D3 na východnú stranu medzi tok Kysuce a cestu I/11 premostením rieky pri čističke odpadových vôd Kysuckého Nového Mesta. Diaľnica D3 bude výrazným migračným obmedzením zo smeru západ – východ. Rovnako migračný koridor rieky Kysuca môže byť obmedzený výstavbou ďalšieho mostného objektu na diaľnici D3 pri čističke odpadových vôd. Premostenia by mali spĺňať požiadavky pre umožnenie migrácie pre všetky kategórie živočíchov, aby bol migračný koridor rieky Kysuca dobre priechodný. V prípade budovania ekoduktov ponad diaľnicu D3 a zároveň cestu I/11 môže byť migračná konektivita územia v smere západ - východ dokonca posilnená oproti súčasnosti.

Výstavba privádzača a diaľnice D3



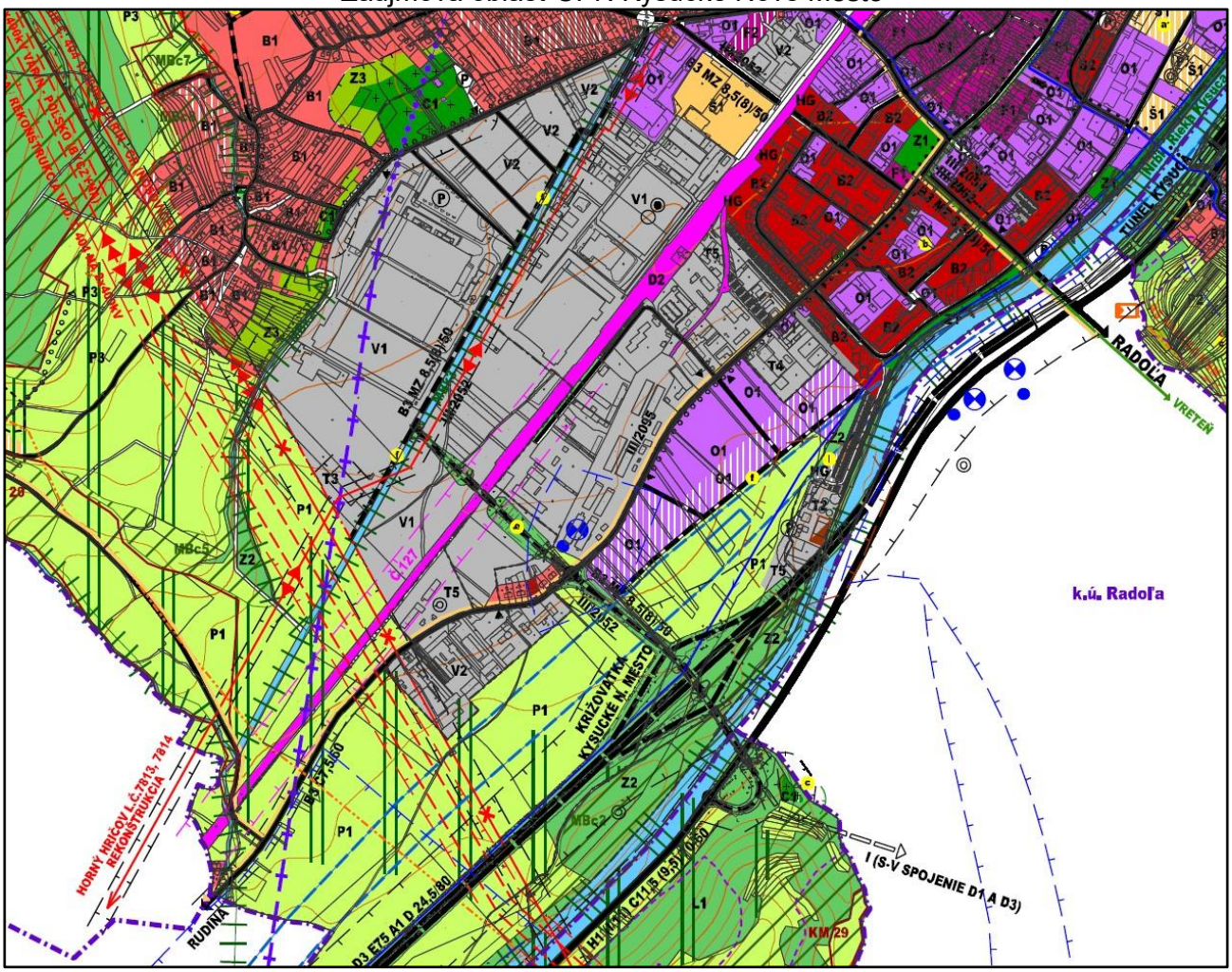
Zdroj ortofotomapa: UGKK SR, Aktualizácia: 2018

N 0 0,125 0,25 0,5 Km

Podľa územného plánu Kysuckého Nového Mesta (viď nasledujúci obrázok) súčasné plochy využívané na poľnohospodárstvo (P1 - poľnohospodárske plochy - veľkobloková oráčina) južne, resp. severne medzi privádzačom a súčasnou zástavbou zaniknú a budú čiastočne zmenené na občiansku vybavenosť (O1 - plochy občianskej vybavenosti). Súčasné voľné plochy priemyselných areálov budú postupne doplnené ďalšou zástavbou (V - plochy priemyselnej výroby, T - plochy technickej vybavenosti). Je preto potrebné, aby okolo rieky Kysuca ako významného migračného

koridoru po obidvoch stranách bola ponechaná v čo najväčšej miere neprerušená nelesná drevinová a brehová vegetácia (Z2 - plochy zelene - ostatná zeleň) alebo zrealizovaná náhradná výsadba.

Záujmová oblasť ÚPN Kysucké Nové Mesto



Kumulatívne a synergické vplyvy na obyvateľstvo

Pri identifikácii kumulatívnych a synergických vplyvov na obyvateľstvo je rozhodujúcou činnosťou, okrem výstavby privádzača, aj výstavba diaľnice D3. Vzhľadom na to, že výstavba privádzača sa predpokladá realizovať skôr ako výstavba diaľnice D3 a nezávisle, neočakávame počas výstavby privádzača kumuláciu vplyvov na obyvateľstvo. Po spustení privádzača do prevádzky, čo z časového hľadiska bude skôr ako diaľnica D3, neočakávame významné kumulatívne vplyvy s inou navrhovanou činnosťou.

Podľa územného plánu Kysuckého Nového Mesta súčasný charakter územia ostáva nezmenený, v prevažnej časti dotknutého územia bude prevládať priemyselná výroba, tak, ako je to v súčasnosti. Obytná zóna je zastúpená len v minimálnom rozsahu, pričom táto je ochránená proti negatívnym vplyvom od dopravy na privádzači protihlukovými opatreniami. Z pohľadu budúcej prevádzky diaľnice D3 je táto obytná zóna v dostatočnej vzdialenosti od diaľnice D3, pričom však v rámci jej prípravy budú realizované všetky potrebné prieskumy na identifikáciu vplyvov vrátane kumulatívnych a synergických.

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné kumulatívne a synergické vplyvy, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

3. Komplexné zhodnotenie identifikovaných vplyvov na životné prostredie

Sumarizácia vplyvov stavby na životné prostredie

Počas výstavby

- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- vplyv na zastavané územia (Kysucké Nové Mesto)
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- nároky na zdroje surovín
- ovplyvnenie povrchových a podzemných vôd
- vplyvy na biotopy európskeho a národného významu
- kontakt s archeologickými lokalitami
- výrub stromov
- tvorba odpadov

Počas prevádzky

- hluk
- emisie
- bariérový efekt

Vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné vplyvy na životné prostredie, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.

Identifikované vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, prírodné prostredie, územné podmienky a urbánny komplex možno na úrovni súčasného poznania dotknutého územia po vypracovaní podrobných prieskumov v stupni DSP hodnotiť ako únosné v danom životnom prostredí. Navrhované zmeny, ktoré vyplynuli zo spracovanej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP), prispeli k optimalizácii technicko-environmentálneho riešenia privádzača.

Pri komplexnom riešením a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DSP, zmena navrhovanej činnosti pri tomto riešení (DSP) dosahuje optimálny súlad medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať negatívny vplyv stavby na životné prostredie, zdravie a socio-ekonomické prostredie. Najvýznamnejšími sú:

- protihlukové opatrenia,
- opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- opatrenia pre zabezpečenie lokálnej migrácie živočíchov,
- náhradné opatrenia z dôvodu asanácií obytných a obslužných objektov,
- atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,
- zníženie prevádzkových rizík.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. Účel projektu

Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľničného ťahu D1 - D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Čadca - Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku. Predmetná diaľnica je zároveň súčasťou Multimodálneho dopravného koridoru č. VI, Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever - juh.

Účelom a cieľom stavby je postupne dobudovať diaľničný ťah D3, skvalitniť podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu a zvýšiť plynulosť, rýchlosť a zároveň bezpečnosť 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 priľahlých 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.

Križovatka Kysucké Nové Mesto s diaľničným privádzačom je ucelená časť stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto s napojením na miestnu komunikáciu pri priemyselnom areáli, ktoré bolo navrhnuté v stupni DSP (2007 - 2011), resp. DP (2009-2011) a na ktorú je vydané právoplatné územné rozhodnutie (č. j. 2008/C-7489/Hl zo dňa 5.2.2010).

2. Stručný popis technického riešenia

Predmetná stavba „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, privádzač" je v Dokumentácii na územné rozhodnutie ako aj v Územnom rozhodnutí súčasťou pripravovaného úseku diaľnice D3 „.Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto".

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 okrem iného 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 samostatná investičná akcia. Dôvodom je potreba zabezpečenia logistiky veľkých podnikov v južnej priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta a zároveň potreba zníženia súčasných nepriaznivých vplyvov na dotknuté obyvateľstvo prejazdom nákladnej dopravy cez intravilán mesta. Zároveň reflektuje na rozvojové aktivity Kysuckého Nového Mesta ako centra okresu a priľahlého regiónu.

Cieľom stavby je urýchliť výstavbu privádzača za účelom odľahčenia existujúceho vstupu do Kysuckého Nového Mesta v obci Radoľa, pričom existujúca úrovňová križovatka ciest I/11 a III/2052 je kapacitne nevyhovujúca, čo spôsobuje rozsiahle dopravné problémy.

Stavba privádzača rieši ako samostatná ucelená časť napojenia Kysuckého Nového Mesta na cestu I/11 a po dobudovaní diaľnice D3 cez mimoúrovňovú križovatku Kysucké Nové Mesto - juh napojenie aj na diaľnicu D3. Privádzač je pripojený úrovňovou križovatkou k ceste I/11, ktorú následne mimoúrovňovo križuje. Ďalej križuje rieku Kysucu, pripravovanú diaľnicu D3 mimoúrovňovou križovatkou Kysucké Nové Mesto - juh, úrovňovou okružnou križovatkou existujúcu cestu III/2095 a trať č. 127 ŽSR Žilina – Kysucké Nové Mesto. Úrovňovo sa pripája na existujúcu miestnu (účelovú) komunikáciu v blízkosti areálu fy. Schaeffler Slovensko s.r.o. Prepojenie je navrhnuté v šírkovom usporiadaní kategórie C 9,5/60 a dĺžka trasy prepojenia je 1 358,8 m.

Stručný prehľad zmien hlavných objektov diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové mesto, privádzač spracované v dokumentácii na stavebné povolenie (DSP 2020) sú v porovnaní so Správou o hodnotení (1997), dokumentácii na stavebné povolenie (DSP 2011) a Oznámením o zmene (2013) prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Správa o hodnotení 1997	Dokumentácia na stavebné povolenie 2011	Oznámenie o zmene 2013	Dokumentácia na stavebné povolenie 2020	Stručný popis a odôvodnenie zmeny
P Privádzač	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	**Zmena č. 1 (Z1).** Na základe požiadavky SVP sa zamenil priepust na Dolinskom potoku na mostný objekt (obj. 376), čo si vyžiadalo aj úpravu nivelety privádzača na konci úseku v km 1,339-k.ú.
	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Bez zmeny.
	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Bez zmeny.
	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Bez zmeny.
	276 Zárubný múr na časti stavby 113	Nehodnotené	276 Zárubný múr na časti stavby 113	Bez zmeny.
	304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo	Nehodnotené	304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo	Bez zmeny.
	305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	Nehodnotené	305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	**Zmena č. 2 (Z2)** Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie bola upravená dĺžka a výška PH steny.
	376 Úprava Dolinského potoka	Nehodnotené	376 Úprava Dolinského potoka	**Zmena č. 3 (Z3).** Na základe požiadavky SVP sa zamenil priepust na Dolinskom potoku za mostný objekt (376.1). Celková dĺžka úpravy potoka je bez zmeny.
	829 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500	Nehodnotené	829 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500	Bez zmeny.

Zmena 1 (Z1) bola vyvolaná požiadavkami SVP, š.p. OZ Piešťany na zámenu priepustu na objekte 376-00 Úprava Dolinského potoka za mostný objekt z dôvodu zabezpečenia prevedenia prietokov Q_{100} popod privádzač. Z uvedeného dôvodu došlo k úprave nivelety privádzača objekt 113-00 na konci úseku (zvýšenie) v staničení 1,339-k.ú. o 0,2 m.

Zmena 2 (Z2) bola vyvolaná aktualizáciou hlukovej štúdie, na základe ktorej bola upravená dĺžka a výška protihlukovej steny objekt 305-00. Porovnanie technického riešenia DSP 2011 s DSP 2020 prezentuje nasledujúca tabuľka:

	DSP 2011	DSP 2020	DSP 2011	DSP 2020
	Dĺžka v m		Výška v m	
305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	350	435	2 - 3	3 - 5,5

Zmena 3 (Z3) bola vyvolaná požiadavkami SVP, š.p. OZ Piešťany na zámenu priepustu na objekte 376 Úprava Dolinského potoka za mostný objekt (376.1) z dôvodu zabezpečenia prevedenia prietokov Q_{100} popod privádzač. Dĺžka úpravy potoka ostáva bez zmeny. Z uvedeného dôvodu došlo k úprave objektu 376 nasledovne:

	DSP 2011	DSP 2020
	Konštrukcia preklenutia potoka	
376-00 Úprava Dolinského potoka	2x rámový priepust svetlosti 2,00x1,00 m, dĺžka premostenia 31 m.	Mostný objekt (376.1) svetlej dĺžky 9 m a svetlej výšky 1,3 m, šírka premostenia 32,6 m.

376.1 Premostenie Dolinského potoka

Základné údaje o moste
Dĺžka premostenia: 9,0 m
Dĺžka nosnej konštrukcie: 9,8 m
Dĺžka mosta: 9,8 m
Šírka mosta: 32,6 m

Most sa nachádza na konci úseku SO 113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste a rieši premostenie SO 376 Úprava Dolinského potoka. Mostný objekt je navrhnutý ako jednootvorová mostná konštrukcia, pozostávajúca z prefabrikovaného rámu, ktorý je uložený v kapse základu, podopretom na pilótach.

Situácia zmeny navrhovanej činnosti je v prílohe č. 1 a 2.

3. Charakteristika ovplyvnenej oblasti

Riešené územie sa nachádza údolí rieky Kysuca, pozdĺž ktorej vedie navrhovaná trasa diaľnice D3. Územie pozdĺž Kysuce je silno zastavané, prelínajú sa tu prvky priemyselných, sídelných a dopravných plôch, ale aj devastovaných plôch – skládka odpadov pri Kysuckom Novom Meste.

Vlastné riešené územie predstavuje existujúci dopravný koridor cestnej a železničnej siete, kde sa nachádzajú ďalšie líniové prvky – cesta I/1, železničná trať č. 127, el. vedenia a v transektoch týchto línií 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 projektovaného privádzača sa prevažne využívajú ako poľnohospodársky využívané a zastavané plochy komunikáciami, železničnou traťou, obytnou a priemyselnou zónou. Privádzač križuje rieku Kysucu ako i lesné pozemky a brehové porasty Kysuce.

4. Základné charakteristiky environmentálneho prostredia

Geologické a geomorfologické pomery

Geomorfologické pomery

Z geomorfologického hľadiska sa predmetná stavba nachádza v oblasti Slovensko-moravské Karpaty, celku Javorníky, podcelku Nízke Javorníky, časti Kysucká kotlina. Kotlina je erózno-denudačného pôvodu s nepatrným uplatnením litológie na charaktere reliéfu. Ploché dno kotliny tvorí niva Kysuce, mierne vyvýšené okraje členitá pahorkatina.

Geologická stavba

Z hľadiska regionálneho geologického členenia Západných Karpát patrí trasa privádzača do západobystrického flyšu, zóny magurského flyšu. Trasa privádzača prechádza prevažne vo fluviálnych sedimentoch rieky Kysuce, ktoré sú zastúpené štrkovitými zeminami, lokálne hlinitými pieskami. V podloží sa nachádza paleogénny magurský príkrov, ktorý je budovaný spodno-stredno-eocénnymi vápnitými glaukonitickými pieskovcami a slieňmi paleogénnej bystrickej jednotky.

Inžinierskogeologické pomery

Z inžinierskogeologického hľadiska patrí záujmová časť trasy privádzača do regiónu karpatského flyša, oblasti flyšových vrchovín – Kysucká vrchovina.

Geodynamické javy

Nakoľko prevažná časť trasy privádzača prechádza vo fluviálnom prostredí – náplavoch rieky Kysuce, svahové deformácie sú identifikované iba lokálne a to na svahoch na začiatku úseku. Podľa registra zosuvných území ide o územie klasifikované ako III. A - Územia bezprostredného okolia registrovaných svahových deformácií a územia s doteraz nezaregistrovanými svahovými deformáciami, s priaznivou geologickou stavbou ku vzniku svahových deformácií (najmä skupiny zosúvania a tečenia). Stupeň náchylnosti ku vzniku svahových deformácií je diferencovaný predovšetkým morfológiou konkrétneho územia. Územia sú citlivé na negatívne antropogénne zásahy.

Seizmicita záujmového územia je 7° MSK.

Ložiská nerastných surovín

V trase privádzača sa nenachádzajú zdroje nerastných surovín. V širšom okolí posudzovanej činnosti sa nachádzajú ložiská predovšetkým charakteru stavebného kameňa. Ide o nasledujúce ložiská:

- Snežnica – (stavebný kameň)
- Lopušné Pažite – (stavebný kameň)

Hydrogeologické pomery

Hodnotené územie patrí do hydrogeologického rajónu PQ 028 Paleogén a kvartér povodia Kysuce, 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. Z regionálneho hydrogeologického hľadiska môžeme územie rozdeliť do dvoch oblastí:

- ⇨ územie budované horninami flyšového pásma
- ⇨ územie budované horninami kvartéru

Podľa Nariadenia vlády SR č. 282/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú prahové hodnoty a zoznam útvarov podzemných vôd v zmysle prílohy č. 2 útvary podzemných vôd v časti A (podzemné vody kvartérnych sedimentov) a v časti B (podzemné vody v predkvartérnych horninách) možno v dotknutom území vyčleniť nasledovné útvary:

ČASŤ A. Útvary podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch

kód útvaru	názov útvaru	oblasť povodia	plocha [km2]
SK1000500P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váh	Váh	1069,302

ČASŤ B. Útvary podzemných vôd v predkvartérnych horninách

kód útvaru	názov útvaru	oblasť povodia	plocha [km2]
SK2001800F	Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny oblasti povodia Váh	Váh	4451,705

V časti C (geotermálne vody) sa útvary podzemných vôd v dotknutom území nenachádzajú.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V hodnotenom území sa nachádza niekoľko samostatných vodárenských zdrojov. Na pravej strane rieky Kysuca sa nachádza vodárenský zdroj Rudina a na ľavej strane rieky Kysuca sa nachádza vodárenský zdroj Radoľa. Ochranné pásma sú vyznačené v mapových prílohách.

Okresný národný výbor, odbor PLVH v Čadci ako príslušný vodohospodársky orgán štátnej správy vydal rozhodnutie, ktorým udelil povolenie na stanovenie PHO pre vodný zdroj Rudina pod číslom PLVH-564/1984 zo dňa 11.6.1984. Povolenie sa vzťahuje na stanovenie ochrany v rozsahu PHO I. stupňa a PHO II. stupňa.

Pre zdroj „Studňa pri ceste Radoľa (Studňa 4)“ bolo vydané rozhodnutie o nakladaní s vodami č. 2940-403-A-10-61/Sz zo dňa 27.12.1961, pre zdroje „Prameň Radoľa“, „Studňa pri ČS“ a „Pramene Medzipotôčky“ bolo vydané rozhodnutie OÚ KNM č. ŽP-2000/06410/F01/OK zo dňa 18.8.2000.

Hydrologické pomery

Územie hydrograficky patrí do povodia Kysuce, ktorá odvodňuje celé hodnotené územie. Pre povrchové toky v tejto oblasti sú charakteristické značný rozkyv hladiny a prietokov v závislosti na zrážkach, pretože flyšové horninové prostredie nie je schopné akumulovať väčšie množstvo podzemných vôd. Rieka Kysuca tečie väčšinou vo svojich vlastných náplavoch, len v krátkych úsekoch sa zarezáva do paleogénneho podložia (južne od Kysuckého Nového Mesta). Celková plocha povodia rieky Kysuca je 955,09 km2, dĺžka rieky je 66,3 km a sklon priemerne 0,77 ‰.

Podľa Vyhlášky MPŽPaRR SR č. 418/2010 Z.z., príloha č. 2 sú v dotknutom území nasledovné toky zaradené do uvedených vodných útvarov:

P.č. _tot	P.č. _čp	Čiastkové povodie	Kategória VÚ	*Kód VÚ*	Názov vodného útvaru	Typ VÚ	rkm od	rkm do	Dĺžka VÚ
153	32	Váh	R	*SKV0032*	Kysuca	K3S	45,30	0,00	45,30

Podľa prílohy č. 9 k Vyhláške sú typy vodných útvarov kategórie riek v dotknutom území nasledovné:

Kód typu	Kód podtypu	Názov typu / podtypu
K3S	–	Stredne veľké toky v nadmorskej výške 500 – 800 m v Karpatoch

Podľa prílohy č. 1 vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodárskych významných tokov sa v dotknutom území nachádzajú:

Porad. číslo	Názov toku	Číslo hydrologického poradia	Vodohospodársky významný tok	
			v úseku (km)	hraničný v úseku (km)
158.	Kysuca	4-21-06-012		

Podľa prílohy č. 2 vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodárenských vodných tokov, je rieka Kysuca vodárensky významný tok od km 30,8-65,60, čo je však úsek mimo záujmového územia.

Pôdne pomery

V záujmovom území stavby sa nachádzajú stredne ťažké fluvizeme typické nekarbonátové, s rôznym obsahom skeletu (prevažne však štrkovité) až fluvizeme plytké.

Na základe pedologického prieskumu je prehľad a charakteristika BPEJ v záujmovom území na plochách záberov stavby uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Kód BPEJ	Skupina kvality	Pôdny typ, subtyp (HPJ)	Charakteristika BPEJ
0706015	5	FMm	Fluvizeme typické, stredne ťažké - piesočnatohlinité, hlboké, bez skeletu až slabo skeletovité, stredne hlboké
0714065	7	FM	Fluvizeme typické, plytké, stredne ťažké - piesočnatohlinité, silne štrkovité
0782682	9	KM	Kambizeme flyši, stredne ťažké až ťažké, na výrazných svahoch 12º - 17º, silno skeletnaté
0894212	8	GL	Gleje, stredne ťažké - hlinité, na miernom svahu, slabo skeletovité, hlboké

Z hľadiska kvality sú podľa kódu BPEJ tieto pôdy zaradené do 5 (0706015) až najnižšej 9. (0782685) skupiny kvality v zmysle Prílohy č. 1 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy. V zmysle prílohy č. 2 k citovanému nariadeniu vlády kód BPEJ 0706015 a 0714065 patrí medzi osobitne chránené, najkvalitnejšie poľnohospodárske pôdy v príslušnom katastrálnom území.

Klimatické pomery

Podľa Klimatickej klasifikácie podľa Končeka (1961 - 2010) (Klimatický atlas Slovenska, SHMÚ 2015) je územie zaradené prevažne do mierne teplej oblasti (priemerne menej ako 50 a viac letných dní za rok s denným maximom teploty vzduchu ≥ 25 °C), do okrsku M7 mierne teplý, veľmi vlhký, vrchovinový.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

V riešenom území boli podľa geobotanickej mapy vyčlenené nasledovné jednotky:

U - Lužné lesy nížinné
C - Dubovo-hrabové lesy karpatské
CF - Bukové lesy vápnomilné
Qs - Dubové subxerotermofilné a borovicové xerofilné lesy

Chránené druhy

Reálna vegetácia riešeného územia je výrazne pozmenená oproti potenciálnej vegetácii, veľká časť územia je tvorená poľnohospodárskymi plochami – polia, úhory, ruderálne stanovištia s výskytom expanzívnych a inváznych druhov rastlín, lesné spoločenstvá charakteru monokultúr s ekotónom z

pôvodných drevín. Cenné sú biotopy brehových porastov Kysuce, ktoré sú ovplyvnené šírením inváznych druhov rastlín a výskytom nelegálnych skládok odpadu. V riešenom území sa vyskytujú bežné druhy rastlín, neboli identifikované žiadne chránené ani ohrozené druhy rastlín. Výskyt chránených druhov živočíchov bol identifikovaný na základe záznamov uvedených www.biomonitoring.sk, ktorý spravuje ŠOP SR, ako aj z terénneho prieskumu.

Biotopy

Súčasťou vypracovanej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie bola vypracovaná inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu. Pri inventarizácii bol zistený 1 typ biotopu európskeho významu:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód Natura 2000 - 91EO) – prioritný biotop európskeho významu.

Chránené územia prírody a krajiny, Natura 2000

V dotknutom území platí I. stupeň ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Do riešeného územia nezasahuje žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územie, resp. ani územie tvoriace sústavu chránených území Natura 2000, t.j. chránené vtáčie územia (CHVÚ) alebo územia európskeho významu (ÚEV). Najbližšie chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 2 - 3 km od navrhovanej činnosti.

Prehľad veľkoplošných (VCHÚ) a maloplošných (MCHÚ) chránených území v širšom okolí stavby a ich vzdialenosť od navrhovanej činnosti je nasledovný:

- CHKO Kysuce – 11,4 km severovýchodne
- Ochranné pásmo NP Malá Fatra – 9,0 km juhovýchodne
- CHKO Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne
- PP Veľké ostré - 2,1 km východne
- PR Ľadonhora – 3,4 km východne
- PR Rochovica – 2,5 km južne
- PP Kysucká brána - 2,5 km južne
- PR Brodnianka – 2,4 km južne

Prehľad chránených území sústavy Natura 2000 (CHVÚ a ÚEV) v širšom okolí stavby a ich vzdialenosť od navrhovanej činnosti je nasledovný:

- SKUEV0834 Ľadonhora – 3,4 km východne
- SKUEV0835 Stredný tok Bystrice – 12,1 km južne
- SKUEV0777 Starobystrické prenovcové pramene – 13,4 km južne
- SKUEV0288 Kysucké Beskydy – 16,1 km severovýchodne
- SKUEV0221 Varínka – 11,2 km juhovýchodne
- SKCHVU013 Malá Fatra – 13,4 km juhovýchodne
- SKUEV0256 Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne

Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Podľa dokumentácie RÚSES okresu Žilina (1994), ÚPN VÚC Žilinského kraja (2010), ÚPN Kysuckého Nového Mesta (2016) sa v záujmovej lokalite nachádzajú nasledovné prvky ÚSES:

- nadregionálny biokoridor rieka Kysuca (NRBk 2)

Celý tok Kysuce tvorí špecifický hydrický ekosystém jednotného ekologického kontinua, na ktorý sa viažu nielen hydrické ale i terestrické spoločenstvá.

- nadregionálny biokoridor Veľký Javorník – Kysucké Beskydy (NRBk 3)

Ide o terestrický biokoridor tvorený mozaikou lesných a nelesných porastov s vysokou biodiverzitou, ktorý prepája viaceré biocentrá a umožňuje migráciu všetkým skupinám suchozemských živočíchov. Sieť prvkov ekologickej stability na nadregionálnej úrovni dopĺňajú biocentrá a biokoridory miestneho významu. Ide o:

- miestne biocentrum Dúbravy - Skalka (MBc 2)
- miestne biocentrum Medzi Vreteňmi (MBc 11)
- miestny biokoridor Žeriavka (MBk 3)

Migrácia

Na základe migračnej štúdie celé územie je už v súčasnosti charakteristické veľmi vysokou mierou migračných obmedzení a teda nízkou migračnou konektivitou. V smere západ – východ (a naopak) medzi celkami Javorníky a Kysucká vrchovina, hlavnú bariéru predstavuje rieka Kysuca a súbežne trasujúca dopravne značne vyťažená cesta prvej triedy I/11. Ďalšiu bariéru predstavuje pás zastavaného územia v smere sever – juh; Krásno nad Kysucou - Blažkov - Dunajov - Ochodnica - Kysucký Lieskovec - Kysucké Nové Mesto - Rudina - Oškerka - Vranie - Brodno - Žilina. Tento pás miest a obcí je prerušovaný plochami poľnohospodárskej pôdy a lesíkmi (najväčšia plocha medzi Kysuckým Lieskovcom a Kysuckým Novým Mestom). Hlavné migračné bariéry v smere sever – juh (a naopak), teda medzi orografickými celkami Javorníky a Kysucká vrchovina na severe a celkami Strážovské vrchy, Malá Fatra a v menšej miere Žilinská kotlina na juhu predstavuje rieka Váh, diaľnica D3 a cesta prvej triedy I/18.

V súčasnosti zo severu existuje výrazné migračné obmedzenie v podobe intravilánu Kysuckého Nového Mesta, z východného smeru predstavuje bariéru rieka Kysuca a cesta prvej triedy I/11, z juhu zastavané územie obcí Rudina a Rudinka, zo západu pásy intravilánu (južný okraj Kysuckého Nového Mesta, obec Rudina), cesta tretej triedy (III/2095) a železničná trať. Hlavný migračný koridor predstavujú plochy poľnohospodárskej pôdy a úzke vegetačné pásy pozdĺž potokov Neslušanka a Súľkov potok medzi intravilánom obce Rudina na juhu a intravilánom Kysuckého Nového Mesta na severe. Ďalší koridor predstavuje brehová vegetácia na západnej strane rieky Kysuca.

Krajina a scenéria

Územie okolo Kysuckého Nového Mesta je silno zastavané, kde sa prelínajú prvky priemyselných, sídelných a dopravných plôch. Detailnejšie je v najbližšom okolí možné identifikovať nasledovné prvky krajinnej štruktúry:

- plochy nelesnej drevinnej vegetácie
- lesné plochy
- líniové produktovody (elektrické vedenia)
- dopravné línie
- objekty priemyslu
- urbanizované komplexy.

Vlastné riešené územie predstavuje nový dopravný koridor cestnej siete vedenej priečne cez údolie Kysuce.

5. Environmentálne záťaže a skládky odpadov

V blízkosti trasy privádzača sa nachádza bývalá skládka TKO, ktorá je v registri environmentálnych záťaží evidovaná pod identifikátorom SK/EZ/KM/314 s názvom KM(004)/ Kysucké Nové Mesto - mestská skládka TKO. Podľa registra je skládka zaradená do časti B - potvrdená environmentálna záťaž.

Podľa registra skládok odpadov sa v trase privádzača a v jeho blízkosti nenachádzajú skládky odpadov.

6. Obyvateľstvo a jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo a osídlenie

Realizácia privádzača predpokladá dotknutie 2 sídiel: Kysucké Nové Mesto vrátane MČ Oškerda a obce Radoľa. Uvedené sídla administratívne prináležia do Žilinského kraja, okresu Kysucké Nové Mesto.

Dotknuté sídla

Úsek privádzača, spolu s tangovaným územím, sa z pohľadu sídelných štruktúr nachádza v priestore, ktorý je označený ako ťažisko významného osídlenia nachádzajúceho sa v okrese Kysucké Nové Mesto. Ťažisko osídlenia je tvorené sústavou centier a priľahlých obcí, s intenzívnymi vzájomnými väzbami. Urbánny komplex bezprostredne riešeného územia zahŕňa jedno mestské sídlo (Kysucké Nové Mesto) a 1 vidiecke sídlo prímestského charakteru (Radoľa).

Priemysel

Posudzované územie má výrazne priemyselný charakter. Priemyselnými centrami daného regiónu sú mestá Žilina a Kysucké Nové Mesto. Priemysel je diverzifikovaný so zastúpením rôznych odvetvových agregácií.

Služby

V riešenom území sa nachádzajú sídla s diferencovanou úrovňou vybavenia zariadeniami služieb a štruktúrou poskytovaných služieb, ktorá je v princípe viazaná na sídelnú veľkosť, význam a funkčnú profiláciu sídiel v založenom systéme osídlenia.

Poľnohospodárstvo

Rastlinná výroba v širšom území je zameraná na pestovanie hustosiatych obilnín, zemiakov, jednoročných i viacročných krmovín, kukurice na siláž a doplnkovo na pestovanie zeleniny. Živočíšna výroba je zameraná na chov hovädzieho dobytka a oviec.

Lesné hospodárstvo

Lesné pozemky v okrese Kysucké Nové Mesto predstavujú 9 747 ha (lesnatosť územia 56,9 %). V okrese Žilina lesné pozemky zaberajú 43 339 ha, čo je lesnatosť 52,8 %. V sledovanom území sa vyskytujú lesy osobitného určenia, plniace funkciu prímestských rekreačných lesov. Jedná sa o úsek v okolí Brodna. Ochranné lesy sa vyskytujú len okrajovo nad Považským Chlmcom, ďalej sú to priestory masívov Rochovica a Brodnianka), ktoré sú vymedzené na mimoriadne nepriaznivých stanovištiach resp. sú súčasťou prírodných rezervácií.

Rekreácia a cestovný ruch

Územie dolných Kysúc má podmienky pre horský turizmus a zimné športy.

Cestná doprava

Hlavnú cestnú sieť predstavuje trasa diaľnice D3 a ich čiastočne vybudovaných privádzačov, cesta I/11 Žilina – hraničný priechod Svrčinovec. Na hlavnú cestnú sieť v riešenom území nadväzuje sieť ciest III. triedy:

- cesta III/2095, smer Považský Chlmec – Vranie - Kysucké Nové Mesto

Železničná doprava

Dopravná infraštruktúra je zastúpená železničnou traťou č. 127 ČR/SR Čadca – Žilina.

Vodná doprava

Vodná doprava mesta nie je rozvinutá, príprava Vážskej vodnej cesty zahrňuje aj plánovaný prístav Žilina v lokalite Vodnej nádrže Hričov a ako aj splavnenie rieky Kysuca.

Cyklistická doprava a turistické trasy

Dolnokysucká cyklomagistrála – DKMK prichádza zo severu údolím rieky Kysuca. Je vedená po ceste III. triedy, prechádza urbanistickými okrskami Vranie a Považský Chlmec, v ktorom sa napája na Vážsku cyklomagistrálu. Jej odbočkou je pokračovanie trasy cez urbanistický okrsok Brodno s napojením na cyklistické komunikácie v urbanistickom okrsku Budatín.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Kultúrno-historický potenciál dotknutého územia je nasledovný:

- historické sídelné štruktúry (pamiatkové zóny legislatívne vyhlásené)
  - UPZ Kysucké Nové Mesto - mestská pamiatková zóna
- objekty pamiatkového záujmu dotvárajúce prostredie charakteristické pre jednotlivé sídla
  - renesančný kaštieľ v Radoli a kaplnka p. Márie
- ľudové tradície, zvyky a obyčaje, remeselné tradície.

Archeologické lokality

V rámci prípravy dokumentácie pre stavebné povolenie bol spracovaný archeologický prieskum, ktorý identifikoval v trase privádzača 1 archeologickú lokalitu.

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.

8. Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou

Navrhovaná činnosť je v súlade v územnoplánovacou dokumentáciou VÚC Žilinský kraj, mesta Kysucké Nové Mesto a dotknutých obcí.

9. Pravdepodobný kumulatívny dopad na územie

Nasledovné hodnotenie vplyvov je vykonané v prvom rade v kontexte zmien technického riešenia, ktoré možno však charakterizovať ako minimálne oproti predchádzajúcemu posúdeniu v dokumentácii „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti“ spracovanému v roku 2013, pričom je možné konštatovať, že **vzhľadom na rozsah zmien navrhovanej činnosti iné kumulatívne vplyvy na životné prostredie, aké boli identifikované v predchádzajúcej dokumentácii, neočakávame.**

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia
- hlukom
- bariérovým vplyvom
- rizikom dopravných nehôd
- asanáciami obytných objektov

Hodnotenie zdravotných rizík

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým vplyv hluku a znečistenia ovzdušia.

Hluk

Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť prieskumy, dochádza k prekročeniu prípustných hodnôt hluku v záujmovom obytnom území stavby (kategória územia II. a III.). Následne boli navrhnuté protihlukové opatrenia, ktorými sa eliminujú tieto negatívne dopady a naplnia podmienky platnej legislatívy.

Ovzdušie

Z výsledkov rozptylovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť prieskumy vyplýva, že obyvatelia v okolí trasy diaľnice D3 a privádzača v oblasti Kysuckého Nového Mesta a Radole nebudú po uvedení stavby do prevádzky ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy.

Vplyvy na horninové prostredie

Z hľadiska členenia vplyvov na priame a nepriame možno vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na horninové prostredie a reliéf vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv,
- potreba materiálov do násypov ako nepriamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby privádzača na substrát a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, t.j. budovanie násypov, zárezov, mostných objektov. Zásah do reliéfu je zmiernený vegetačnými úpravami svahov cestného telesa. Zásahy do horninového prostredia a reliéfu nebudú významné a to z dôvodu, že trasa privádzača je vedená v morfologicky nenáročnom území. Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia cesty (násyp, zárez) a geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Inžinierskogeologické pomery boli podrobne zhodnotené viacerými etapami prieskumov. Na základe prieskumu boli odporučené spôsoby zakladania jednotlivých objektov.

Nepriamy vplyv na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktoré bude potrebné získať aj zo zdrojov v okolí.

Zeminu z výkopov, ktorú nebude možné využiť spätne do násypov, bude potrebné uložiť na depóniách alebo použiť na iné účely.

Prítomnosť dobre priepustných zemín (štrky) a hornín (rozpukané pieskovce) nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia hlavne počas výstavby (únik znečisťujúcich látok zo

stavebných mechanizmov do otvoreného podložia). Počas prevádzky môže pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do prostredia, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Vplyvy na klimatické pomery

Na základe analýzy spracovanej v „Posúdení rizík súvisiacich so zmenou klímy“ možno konštatovať, že pre úsek privádzača sa medzi vysoko rizikové klimatické javy nezaradili žiadne javy, nakoľko trasa privádzača je navrhovaná v tak malej dĺžke, pri ktorej sa žiadny klimatický jav výrazne neprejavuje. Ako klimatické javy so stredným rizikom boli vyhodnotené silný vietor, snehové a námrazové javy a búrkové javy. Ich prejavy v kombinácii s prírodnými pomermi územia vytvárajú riziká, ktoré sú v maximálnej možnej miere minimalizované resp. eliminované zvoleným projektovým riešením stavby a návrhom varovného systému a monitoringu.

Vplyvy na ovzdušie

K zvýšeniu prašnosti ovzdušia dôjde pri realizácii stavby, a to najmä počas suchého a veterného obdobia. Zároveň dôjde aj k znečisteniu ovzdušia emisiami z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami.

Podľa rozptylovej štúdie, ktorá je súčasťou DSP, časť prieskumy, realizovaná stavba počas prevádzky nebude významne ovplyvňovať súčasnú kvalitu ovzdušia v dotknutom území.

Vplyvy na vodné pomery

Počas výstavby

Povrchové vody

K zásahu do povrchových vodných tokov dôjde pri výstavbe dočasného premostenia Kysuce a úprav na Dolinskom potoku. Všetky konštrukcie cez vodné toky boli posúdené hydrotechnickými výpočtami a sú navrhnuté tak, aby vyhovovali na Q_{100}.

Vzhľadom na použitie ťažkých stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky, nie je možné vylúčiť znečistenie horninového prostredia a následne podzemných vôd, prípadne aj povrchových vôd škodlivými látkami, hlavne ropnými uhľovodíkmi (pohonné hmoty, oleje). Zdrojmi možného rizika sú:

- miesta manipulácie s týmito látkami, a to predovšetkým pri tankovaní mechanizmov;
- úniky škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky.

Počas výstavby nemožno vylúčiť ohrozenie kvality povrchových vôd pri zakladaní mostných objektov a pri úprave korýt povrchových tokov križujúcich privádzač. Jedná sa o nasledovné toky:

- rieka Kysuca
- Dolinský potok

Významnejšie riziko teda predstavujú iba havarijné úniky nebezpečných látok. Na zabezpečenie ochrany vôd je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť prevencii, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej, manipulačnej a dopravnej techniky,
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom,
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad,
- personálnu pripravenosť,
- havarijnú pripravenosť.

Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle platnej legislatívy.

Podzemné vody

V trase privádzača sa ovplyvnenie režimu podzemnej vody neočakáva, nakoľko niveleta je vedená najmä v násype.

Ochrana vodárenských zdrojov

Trasa privádzača nezasahuje do ochranných pásiem (OP) vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie, prechádza však v blízkosti VZ Rudinka a VZ Radoľa-studňa.

Počas prevádzky

Povrchové a podzemné vody

Vplyv prevádzky privádzača na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia vozovky. Odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do priekop, resp. do okolitého terénu, kde voda čiastočne vsiakne a čiastočne sa odparí. V mieste protihlukových stien je voda z vozovky strechovitým priečnym sklonom odvedená do pozdĺžnych žľabov a následne do uličných vpustov, cez ktoré ústi do vsakovacích jám.

Vzhľadom na vyššie uvedené, vplyv na povrchové vody počas prevádzky neočakávame.

Vplyv na podzemné vody bol spracovaný v hydrogeologickom posudku, ktorý je súčasťou príloh. V zmysle záverov posudku je zrejmé, že vplyv na podzemné vody sa neočakáva. Je však potrebné rešpektovať opatrenia na ochranu podzemných vôd, ktoré sú uvedené v ďalšej časti dokumentácie.

Vplyvy na pôdu

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

Zábery pôdy

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

Kataster	záber PPF, TTP, ostatné		záber LPF	
	Trvalý záber (m^2)	Dočasný záber (m^2)	Trvalý záber (m^2)	Dočasný záber (m^2)
Oškerda	12 790	988	0	0
Kysucké Nové Mesto	35 125	17 046	1 346	0
Radoľa	513	681	0	0
Spolu pre celú stavbu	48 428	18 715	1 346	0

Vplyvy na kvalitu pôdy

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti výstavby, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch. Stavebnými zásahmi počas výstavby je možné očakávať zmeny kvality pôdneho fondu v bezprostrednom okolí telesa diaľnice a v miestach rekultivovaných po dočasnom zábere pôdy. Zmeny kvality sa prejavia v závislosti na realizovanej rekonštrukcii a rekultivácii.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Pri hodnotení vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné brať do úvahy predpokladané vplyvy priame, nepriame, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, dočasné, dlhodobé a trvalé a vplyvy vyvolané počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívanej krajine)
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.)
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne sprístupnených oblastiach)

Za najvýznamnejšie z nich je možné považovať najmä fragmentáciu biotopov a usmrcovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávať aj po zrealizovaní navrhovanej diaľnice. Je však potrebné ich vhodnými opatreniami minimalizovať. Pri inventarizácii bol zistený 1 typ biotopu národného a európskeho významu:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód Natura 2000 - 91EO) – prioritný biotop európskeho významu.

Celková spoločenská hodnota biotopov európskeho významu, ktoré sa nachádzajú v trase stavby podľa zákona č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov predstavuje 122 592,51 €.

Spoločenská hodnota potrebného výrubu nelesnej drevinovej vegetácie a brehových porastov bola vyčíslená na základe inventarizácie o hodnote 124 405,08 €.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Výstavbou privádzača dôjde k zásahu do scenérie krajiny a to predovšetkým vybudovaním križovatiek, vysokých násypov a mostov. V danom prípade môžeme hovoriť o výraznom vplyve najmä na scenériu krajiny. Napriek tomu, že riešené územie je už v súčasnosti vizuálne exponované existenciou železničnej trate č. 127 a cesty I/11, vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné zmierniť atraktívnym architektonickým riešením a vegetačnými úpravami.

Z hľadiska súčasnej krajinnej štruktúry dôjde k nárastu podielu plôch dopravnej infraštruktúry a technických prvkov na úkor poľnohospodárskej a lesnej pôdy a krajinotvornej zelene. Z hľadiska funkčnej štruktúry krajiny, privádzač doplní dopravnú funkciu územia, kde sa nachádza cesta I/11 a hlavná železničná trať č.127, t.j. dopravné komunikácie s celoštátnym významom vzhľadom na prepojenie s ČR, resp. PR.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma, Natura 2000

Trasa privádzača sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany.

V území nie sú v trase privádzača identifikované strety s chránenými územiami prírody a krajiny v zmysle zákona, resp. s ich ochrannými pásmami. Najbližšie chránené územia národnej sústavy sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 2 km východne od posudzovaného privádzača. Realizácia posudzovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na predmet ochrany chránených území. V nasledovnom prehľade sú uvedené najbližšie chránené územia národnej sústavy od navrhovanej stavby:

- CHKO Kysuce – 11,4 km severovýchodne
- Ochranné pásmo NP Malá Fatra – 9,0 km juhovýchodne
- CHKO Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne
- PP Veľké ostré - 2,1 km východne
- PR Ľadonhora – 3,4 km východne
- PR Rochovica – 2,5 km južne
- PP Kysucká brána - 2,5 km južne
- PR Brodnianka – 2,4 km južne

Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadneho prvku sústavy Natura 2000 – územia európskeho významu, chráneného vtáčieho územia a ani neovplyvňuje tieto prvky tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko tieto sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od trasy privádzača. Najbližšie chránené územia Natura 2000 sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3 km od riešeného územia, z toho dôvodu neočakávame ani zásah do integrity území ani pri posúdení kumulatívnych vplyvoch. V nasledovnom prehľade sú uvedené najbližšie chránené územia sústavy Natura 2000 od navrhovanej stavby:

- SKUEV0834 Ľadonhora – 3,4 km východne
- SKUEV0835 Stredný tok Bystrice – 12,1 km južne
- SKUEV0777 Starobystrické prenovcové pramene – 13,4 km južne
- SKUEV0288 Kysucké Beskydy – 16,1 km severovýchodne
- SKUEV0221 Varínka – 11,2 km juhovýchodne
- SKCHVU013 Malá Fatra – 13,4 km juhovýchodne
- SKUEV0256 Strážovské vrchy – 12,1 km juhozápadne

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Trasa privádzača sa dotýka, resp. križuje niektoré prvky územného systému ekologickej stability, ktoré sú uvedené v príslušnej dokumentácii ÚSES. Identifikované vplyvy možno charakterizovať podobne ako pre flóru, faunu a ich biotopy a to priamym záberom, resp. vyvolanými stresovými faktormi a vytvorením bariéry pre migráciu živočíchov. Ide o nasledovné prvky:

- nadregionálny biokoridor rieka Kysuca (NRBk 2) - privádzač pretína NRBk v km 0,250-0,350 mostným objektom
- nadregionálny biokoridor Veľký Javorník – Kysucké Beskydy (NRBk 3) - je mimo trasy privádzača
- miestne biocentrum Dúbravy - Skalka (MBc 2) - privádzač pretína MBc v km 0,350-0,400 násypom
- miestne biocentrum Medzi Vreteňmi (MBc 11) - je mimo trasy privádzača
- miestny biokoridor Žeriavka (MBk 3) - privádzač pretína MBk na konci úseku, kde je navrhnutý mostný objekt

Vplyvy sa týkajú priamych zásahov do biokoridoru NRBk Kysuca a MBk Žeriavka pri výstavbe mostných objektov - most cez Kysucu, dočasný most cez Kysucu a most cez Dolinský potok (Žeriavka) vrátane príslušných úsekov úpravy tokov. Vplyvy však budú len dočasné. Po vybudovaní mostov na privádzači cez Kysucu a Dolinský potok (Žeriavka) a po odstránení premostenia toku Kysuce na prístupovej staveniskovej ceste sa významnejšie vplyvy počas prevádzky privádzača neočakávajú. Bude nevyhnutné dodržiavať všetky technické opatrenia, aby nedošlo k znečisteniu dotknutých vodných tokov a boli minimalizované zásahy do brehových porastov.

Z hľadiska záberu časti plochy biocentra MBc Dúbravy-Skalka násypom privádzača možno konštatovať, že vzhľadom na výrazne antropogénne pozmenený charakter biocentra (prevažná časť biocentra tvorí bývalá skládka odpadu s výskytom invazívnych druhov rastlín), vplyvy na biocentrum možno považovať za zanedbateľné.

Stresové faktory ako sú hluk a znečistenie ovzdušia počas výstavby budú dočasné a eliminované organizačnými opatreniami. Počas prevádzky budú funkčné protihlukové steny, ktoré eliminujú stresové faktory vygenerované dopravou v kontaktnej časti privádzača s prvkami ÚSES-u.

Vplyvy na migráciu

Na základe migračnej štúdie celé územie je už v súčasnosti charakteristické veľmi vysokou mierou migračných obmedzení a teda nízkou migračnou konektivitou. Vzhľadom na svoju dĺžku bude mať trasa privádzača na celkovú konektivitu územia len nepatrný vplyv.

Privádzač môže mať nízky negatívny vplyv skôr na lokálnu migráciu. V súčasnosti zo severu existuje výrazné migračné obmedzenie v podobe intravilánu Kysuckého Nového Mesta, z východného

smeru predstavuje bariéru rieka Kysuca a cesta prvej triedy I/11, z juhu zastavané územie obcí Rudina a Rudinka, zo západu pásy intravilánu (južný okraj Kysuckého Nového Mesta, obec Rudina), cesta tretej triedy (III/2095) a železničná trať. Hlavný migračný koridor predstavujú plochy poľnohospodárskej pôdy a úzke vegetačné pásy pozdĺž potokov Neslušanka a Súľkov potok medzi intravilánom obce Rudina na juhu a intravilánom Kysuckého Nového Mesta na severe. Ďalší koridor predstavuje brehová vegetácia na západnej strane rieky Kysuca. Privádzač by nemal ovplyvniť migráciu v území na východnej strane od rieky Kysuca, keďže jeho trasa prechádza hlavne západnou stranou. Samotný privádzač predstavuje líniovú bariéru v smere juhovýchod – severozápad, oddelí plôšky prevažne poľnohospodárskej pôdy, ktoré sú na severe „zarezané“ do intravilánu Kysuckého Nového Mesta od poľnohospodárskych plôch a vegetačných pásov na juhu a západe. Východná časť pozostáva z poľnohospodárskej pôdy a pásu brehovej vegetácie (4,9 ha), tento pás sa pri čističke odpadových vôd zužuje (50 – 120 m) a pozdĺž rieky Kysuca prechádza až k mostu, ktorý spája Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa. Západná časť predstavuje poľnohospodársku pôdu v strede zúženú areálom Schaeffler Slovensko s.r.o., na severnom okraji pozdĺž areálu Omnia a.s. je lemovaná úzkym pásom vegetácie (8 – 50 m), ktorý pozdĺž železničnej trate prechádza až k futbalovému štadiónu. Takto vzniknú relatívne uzavreté plochy prevažne poľnohospodárskej pôdy, ktorých konektivita s ostatným územím bude veľmi nízka. Plocha poľnohospodárskej pôdy na obidvoch plôškach predstavuje uniformnú monokultúru s nízkym podielom krajinných prvkov (remízky, stromy), teda s nízkou biodiverzitou a nízkou ekologickou hodnotou. Časť s vyššou ekologickou hodnotou predstavuje iba vegetačný pás brehového porastu Kysuce, ktorý má však výrazný podiel inváznych druhov rastlín (pohánkovec japonský, javorovec jaseňolistý) a celá plocha má charakter zarasteného rumoviska.

Počas výstavby má vzniknúť dočasný most (2 roky) južnejšie od mostného objektu privádzača. Vo východnej časti územia pozdĺž rieky Kysuca má na privádzač nadväzovať diaľnica D3. V územnom pláne Kysuckého Nového Mesta sa má v tejto oblasti rozšíriť priemyselný areál, teda celá plocha poľnohospodárskej pôdy má zaniknúť. Zo západnej strany má vzniknúť plocha občianskeho vybavenia, v strednej časti má zotrvať poľnohospodárska pôda a cez východnú časť má prechádzať diaľnica D3, okolo telesa diaľnice má zotrvať prebytočná brehová vegetácia, prípadne nová výsadba drevín. Z toho vyplýva, že väčšina plochy na sever od privádzača má byť premenená na urbanizované prostredie.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že trasa privádzača je stabilizovaná v územnoplánovacej dokumentácii VÚC a Kysuckého Nového Mesta, pričom jedným z dôvodov trasovania privádzača v predmetnom území boli aj požiadavky 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.

Poľnohospodárstvo

Záberom produktívnych veľkoblokových polí dôjde k zníženiu PPF a tým aj k zníženiu produkcie poľnohospodárskej výroby.

Priemysel a služby

Trasa privádzača prepája južnú priemyselnú zónu v Kysuckom Novom Meste s cestou I/11 a budúcou diaľnicou D3 a pre jej ďalší rozvoj je táto investícia dôležitá z dôvodu odľahčenia intravilánu mesta a súčasnej križovatky v Radoli.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovaná činnosť je vedené mimo intravilán dotknutých obcí, kde sa nachádzajú kultúrne a historické pamiatky.

Vplyvy na archeologické náleziská

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP bola priamo v koridore trasy privádzača dokumentovaná 1 archeologická lokalita.

Sumarizácia vplyvov stavby na životné prostredie

Počas výstavby

- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- vplyv na zastavané územia (Kysucké Nové Mesto)
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, výrub stromov
- nároky na zdroje surovín
- ovplyvnenie povrchových a podzemných vôd
- vplyvy na biotopy európskeho a národného významu
- vplyv na migráciu
- kontakt s archeologickými lokalitami
- tvorba odpadov

Počas prevádzky

- hluk
- emisie
- bariérový efekt

Identifikované vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, prírodné prostredie, územné podmienky a urbánny komplex možno na úrovni súčasného poznania dotknutého územia po vypracovaní podrobných prieskumov v stupni DSP hodnotiť ako únosné v danom životnom prostredí. Navrhované zmeny, ktoré vyplynuli zo spracovanej dokumentácie na stavebné povolenie (DSP), prispeli k optimalizácii technicko-environmentálneho riešenia privádzača.

Pri komplexnom riešením a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DSP, zmena navrhovanej činnosti pri tomto riešení (DSP) dosahuje optimálny súlad medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

Zmierňujúce opatrenia

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,
- opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- opatrenia pre zabezpečenie lokálnej migrácie živočíchov,
- náhradné opatrenia z dôvodu asanácií obytných a obslužných objektov,
- atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,
- zníženie prevádzkových rizík.

10. Náhradné 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.

11. Porovnanie variantov riešenia

V závere zhrnutia porovnávame pôvodné riešenie z technickej štúdie, posúdené procesom EIA v roku 1997, so zmenami uskutočnenými v následnej etape projektovej prípravy (DÚR, DSP). Zmeny predstavovali len úpravu technického riešenia (úprava dĺžky a výšky steny) protihlukovej steny objekt 305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo, zámenu preklenutia Dolinského potoka z priepustu na most (objekt 376.1) navrhovaného objektu 376 Úprava Dolinského potoka a s tým súvisiacu úpravu nivelety privádzača (zvýšenie nivelety o 0,2m) v km 1,339-k.ú. objekt 113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste.

Zmena nivelety privádzača a úpravy Dolinského potoka vyplynula z požiadaviek SVP, š.p. OZ Piešťany zabezpečiť prevedenie prietokov Q_{100} popod privádzač, resp. úprava protihlukovej steny vyplynula z aktualizácie hlukovej štúdie spracovanej v rámci dokumentácie na stavebné povolenie (DSP 2020) a možno ich charakterizovať ako zmeny technického riešenia, ktoré sú spojené s obdobnými vplyvmi na životné prostredie, aké boli identifikované v procese posudzovania od roku 1997.

Záver:

Zvýšenie negatívneho vplyvu oproti pôvodnému riešeniu nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti, pričom navrhovaná zmena je zlepšenie účinnosti a efektivity navrhovaných opatrení na ochranu životného prostredia oproti pôvodne navrhovaným. Celkovo tak možno zmenu navrhovanej činnosti považovať za environmentálne výhodnejšiu ako pôvodné riešenie.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Predmetný úsek diaľnice bol súčasťou technickej štúdie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ (Enviconsult Žilina, 1996) a jej doplnenia (1997), ktorá bola podkladom pre proces posudzovania podľa zákona NR SR 127/1994 Z.z.. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Správa o hodnotení bola vypracovaná v r. 1997 (Envicosnult Žilina). Po verejnom prerokovaní Správy a po vypracovaní odborného posudku MŽP SR vydalo pre navrhovanú činnosť Záverečné stanovisko, v ktorom odporučilo pre ďalšiu prípravu okrem Variantu C aj Variant I s alternatívou úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600, ktorý bol so zohľadnením ďalších požiadaviek uvedených v Záverečnom stanovisku ďalej rozpracovaný v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy vrátane dokumentácie „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti“. Znenie Záverečného stanoviska a vyjadrenia MŽP k „Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti“ je v prílohe č.5 a 6.

2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti a vo vzťahu k okolitej zástavbe

Mapa širších vzťahov je prezentovaná mapovou prílohou č. 1, umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti je prezentované mapovou prílohou č. 2.

3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti je uvedená na priloženom CD (príloha č. 7).

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Bratislava, február 2020

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽOV OZNÁMENIA

RNDr. Ivan Pirman

RNDr. Ivan Jakubis

Geoconsult, spol. s r.o.
Tomášikova 10/E, 821 03 Bratislava

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Jiří Hájek, investičný riaditeľ