

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

2. Identifikačné číslo 00 33 28

3. Sídlo

Miletičova 19, 820 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

DIAĽNICA D18 V ÚSEKU HRIČOVSKÉ PODHRADIE - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

2. Účel

Účelom stavby je vybudovanie rýchlostnej komunikácie - diaľnice, v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

3. Užívateľ

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 820 09 Bratislava

4. Umiestnenie

Trasa hodnoteného úseku diaľnice D18 je umiestnená na území okresov Žilina a Kysucké Nové Mesto. Katastrálne sa dotýka nasledovných sídiel:

- okres Žilina: Dolný Hričov, Horný Hričov, Žilina
- okres Kysucké Nové Mesto: Rudinka, Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Povina.

5. Termín začatia a ukončenia stavby

- začiatok výstavby - 05/1999
- spojzdenie na polovičný profil - 11/2000
- ukončenie výstavby - 06/2003

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Diaľnica D18 v úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto je navrhnutá v parametroch normy STN 73 6101 ako štvorpruhová, smerove rozdelená komunikácia, kategórie D 26,5 s navrhovanou rýchlosťou 100 km/hod., zníženou v tuneloch na 80 km/hod.

Smerové vedenie diaľnice holo, vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby a snahu v maximálnej miere využiť jestvujúce cesty I. triedy (I/11), prispôsobené dnešnému vedeniu ciest.

Základné technické údaje

Variant	Dĺžka trasy (km)	Tunely		Mosty	
		počet	dĺžka (m)	počet	dĺžka (m)
Spoločný úsek + variant I	23,000	2	1 580	15	3 936,5
Spoločný úsek + variant C	24,400	4	4 800	16	4 626,5

Spoločný úsek

Spoločný úsek D18 začína križovatkou D18 s D1. Od diaľničnej križovatky vedie trasa rovinným územím poza železničnú trať Bratislava - Žilina a obchádza zo severu obec Horný Hričov. Od km 4,000 prechádza do stúpania 1,87%-ného, ktorým sa po premostení železničnej trate a cesty I/18 dostáva na terasu, kde vedie v súbehu s cestou I/18, južne od obce Horný Hričov. V súbehu vedú obe komunikácie aj pozdĺž ľavého brehu Hričovskej nádrže, kde vedie diaľnica mimoúrovňovo v náročnom teréne. Od km 9,400 pokračuje dnešná cesta I/18 smerom do Žiliny ako diaľničný privádzač. Diaľnica D18 jej trasu opúšťa a dostáva sa mostným objektom ponad cestu, železničnú trať č. 120, začiatok Hričovskej vodnej nádrže, cestu II/507, priemyselnú zónu ukončujúcu osídlenie Považského Chlmca a vchádza do tunela "Vrch hora" (360 m). Po preklenutí údolia bezmenného potoka vchádza trasa do ďalšieho tunela "Považský Chlmec" (1020 m). Tunely sú situované v južnom okraji masívu kôty Hora a Hájiská, a sú smerované tak, aby ich podstatná časť viedla masívom zlepcov, t.j. prostredím, ktoré je geologicky stabilizované.

Z východného portálu tunela "Považský Chlmec" sa dostáva trasa mostným objektom ponad cestu III/50757 a rieku Kysuca do trasy cesty I/11, ktorá je už dnes vybudovaná v smerove rozdelenom usporiadaní. V trase I/11 pokračuje diaľnica západným okrajom Brodna (mestská časť Žiliny) až po Kysuckú bránu.

V priestore Kysuckej brány sa trasa dostáva do súbehu s cestou I/11, vedie v priestore medzi touto cestou a Kysucou. Veľký výškový rozdiel a priestorové pomery si tu vynúti realizáciu náročných technických opatrení - zárubné a oporné múry, úprava toku Kysuce v dĺžke 350 m a spevnenie jej ľavého brehu (360 m). Spoločný invariantný úsek končí v km 16,515.

Variant I

Diaľnica D18 pokračuje premostením na pravý breh Kysuce. Južne od Kysuckého Nového Mesta, v blízkosti bývalej skládky komunálneho odpadu je vytvorená križovatka - diaľničný privádzač "Kysucké Nové Mesto - juh", ktorý umožní napojenie Kysuckého Nového Mesta oboma smermi a súčasne vytvára križovatku s cestou I/11. Za križovatkou opäť premostuje Kysucu a dostáva sa do koridoru súčasnej cesty. S touto pokračuje v súbehu až po SZ časť Budatínskej Lehoty, a to povrchovým vedením. Komplikovaným sa javí úsek od premostenia po JV okraj obec Radoľa, kde bude pre stiesnené priestorové pomery potrebné preložiť súčasnú cestu v dĺžke 1 150 m. V obci Radoľa, v priestore súčasnej križovatky, sú navrhované dve možné riešenia:

a/ zrušenie priameho dopravného spojenia obce Radoľa a Vadičovskej doliny s centrom Kysuckého Nového Mesta a ponechanie súčasného mosta iba pre peší spojenie sídiel

b/ vybudovanie nového mosta ponad diaľnicu.

Pozn.: V čase spracovania posudku bola posudzovateľovi k dispozícii viacvariantné riešenie úseku v km 17,650 - 18,600 v rámci DUR (alternatíva po úrovni terénu, alternatíva zapustená pod terénom a alternatíva na estakáde) ako aj zmena trasy v km 15,000 - 17,500.

Za Budatínskou Lehotou diaľnica prechádza mostom na druhý breh Kysuce do priestoru lesoparku, kde znovu prechádza nad terén, aby bolo umožnené mimoúrovňové križovanie s cestou z obce Povina, ktorá je navrhovaná ako súčasť križovatky "Kysucké Nové Mesto - sever". Za Kysucou pokračuje diaľnica extravilánom, rovinným územím na pravom brehu rieky Kysuca až po koniec posudzovaného úseku v km 23,000.

Variant C

Od variantu I sa odpája v km 16,515 pred premostením Kysuce. Na pravom brehu vytvára oblúk, ktorým sa dostáva do premostenia Kysuce, za ktorým vchádza do tunela Dúbravy (1110 m). Súčasťou premostenia je križovatka s cestou I/11, ktorá ďalej tvorí južný privádzač. Alternatívne bola v uvedenom priestore dopracovaná aj úplná križovatka s cestou I/11, ktorá ďalej tvorí južný privádzač.

Pri vyústení zo severného portála tunela Dúbravy premostuje diaľnica D18 Vadičovskú dolinu, ponad okraj futbalového ihriska, pokračuje v úrovni terénu popri areáli poľnohospodárskeho družstva Radoľa a vchádza do tunela Budatínska Lehota (2 110 m). Z tunela vychádza nad štátnou cestou I/11 južne od Poviny, premostuje cestu a rieku a dostáva sa na pravý breh Kysuce, kde je umiestnená križovatka "Kysucké Nové Mesto - sever". Za križovatkou pokračuje po koniec úseku (km 24,000), obdobným spôsobom ako variant I.

Pre zabezpečenie regionálnych vzťahov a obsluhy príľahlých území by malo podľa Správy slúžiť 6 križovatiek:

č. 1 - Hričovské Podhradie (km 1,370)

č. 2 - Horný Hričov (km 4,680)

č. 3 - Žilina - západ (km 8,731)

č. 4 - Žilina - sever (km 13,450)

č. 5 - Kysucké Nové Mesto - juh (km 18,300)

č. 6 - Kysucké Nové Mesto - sever (km 21,600 vo variante I a 23,000 vo variante C)

Tunely

Sú navrhnuté ako dvojrúrové, so samostatnou tunelovou rúrou pre každý smer so šírkou medzi obrubníkmi 9,00 m. Technické riešenie počíta aj s vetraním tunelov, zabezpečením prívodu elektrickej energie, vrátane signalizácie.

Tunel	Staničenie (km)	Dĺžka (m)	Stúpanie (%)	Úsek/variant
Vrch hora	10,900-11,260	360	+ 2,25	spoločný úsek

Považský Chlmec	11,370-12,390	1 200	-1,76	spoločný úsek
Dúbravy	18,280-19,390	1 110	+1,94	variant C
Budatínska lehota	20,255-22,365	2 110	-1,17	variant C

Mostné objekty

V spoločnom úseku je plánovaných 11 mostných objektov s celkovou dĺžkou 3111,5 m. Variant I predpokladá 4 mostné objekty, ktorých celková dĺžka je 825 m. Variant C predpokladá 5 mostných objektov o celkovej dĺžke 1 515 m.

Preložky a úpravy ciest

Realizácia diaľnice D18 podľa predloženého zámeru si vyžiada rekonštrukcie, náhradu za I/11 od Brodna po Kysuckú bránu v dĺžke 2 800 m a preložku I/11 medzi Oškerdou a Radoľou v dĺžke 1 150 m. Okrem toho sú s výstavbou spojené: napojenie letiska a vybudovanie preložiek poľných ciest.

Preložky a úpravy vodných tokov

S úpravami vodných tokov sa uvažuje iba na rieke Kysuca v km 14,980 (spevnenie brehu v dĺžke 430 m vľavo), v km 15,700 (úprava toku v dĺžke 350 m), v km 16,280 (spevnenie brehu v dĺžke 360 m, vľavo), v km 18,900 variantu C (spevnenie brehu v dĺžke 270 m, vľavo) a v km 20,370 variantu C (úprava toku v dĺžke 450 m).

Odvodnenie diaľnice

Diaľnica bude odkanalizovaná v celej dĺžke samostatnou diaľničnou kanalizáciou, s vyústením do vodných tokov. Kanalizácia bude umiestnená v strednom deliacom páse a pred vyústením do recipientu budú dažďové vody prečistené v 13 sedimentačných nádržiach.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie Správy o hodnotení

Vypracovanie Správy o hodnotení (ďalej len SoH) sa vykonalo v zmysle § 14 a § 15 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon). Spracovateľom správy o hodnotení vplyvov diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto na životné prostredie bol **ENVICONSULT s.r.o. Žilina**. Koordinátorom úlohy bol **RNDr. Anton Darnady** a zodpovedným riešiteľom úlohy bol **Mgr. Ivan Pirman**.

SoH predchádzalo posudzovanie dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (Enviconsult Žilina, 1996). Posudzujúci orgán (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky) určil pre ďalšie hodnotenie variant v trase Dolný Hričov - Považský Chlmec - Kysucké Nové Mesto. Pôvodná trasa tohto variantu, posudzovaného zámerom, predstavovala jednovariantné riešenie, bez ďalšieho členenia na subvarianty. Odmietavé stanovisko Kysuckého Nového Mesta vyvolalo potrebu hľadania nového, spoločensky prijateľného a technicky realizovateľného riešenia. Postupne bolo vypracovaných 5 modifikácií vedenia diaľnice D18

v úseku Kysuckého Nového Mesta. V zmysle záverov porady zo dňa 27.1.1997 vznikla požiadavka na hodnotenie trasy diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa v dvoch variantoch. Tieto boli pre účely predkladanej správy označené ako variant I a variant C.

2. Posúdenie Správy o hodnotení a stanoviská k Správe o hodnotení

Posúdenie SoH sa vykonalo v zmysle §16, 17 a 18 zákona. Navrhovateľ zámeru Slovenská správa ciest v Bratislave predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „ministerstvo“) SoH v úseku diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto na ďalší proces posudzovania dňa 17.11.1997. Ministerstvo rozoslalo dňa 21.11.1997 SoH všetkým zainteresovaným subjektom.

K predloženej SoH boli na ministerstvo doručené tieto stanoviská:

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, Ing. Ján Baláž, riaditeľ, 19.1.1998

MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel nemá z hľadiska ochrany prírodných liečivých zdrojov (PLZ), zdrojov prírodných minerálnych stolových vôd (ZPMSV) ako aj ochrany prírodných liečivých kúpeľov (PLK) podľa zákona č. 277/1994 Z.z. zásadné pripomienky.

Okresný úrad Žilina, Ing. Ján Béreš, vedúci odboru dopravy a cestného hospodárstva, 14.1.1998

OÚ v Žiline, odbor dopravy a cestného hospodárstva nemá k predloženej správe pripomienky.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, Ing. Elemír Šplhák, 14.1.1998

OÚ v Kysuckom Novom Meste konštatuje, že v dôsledku realizácie stavby dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, k narušeniu organizácie pôdneho fondu, k ovplyvneniu pôdnej erózie a k záberu lesného fondu a že k väčšiemu záberu pôdy dôjde v prípade realizácie variantu I.

Ministerstvo obrany SR, sekcia infraštruktúry, nečitateľný podpis, riaditeľ, 5.1.1998

MO SR, sekcia infraštruktúry odporúča realizovať z technicko-ekonomického hľadiska nábrežný variant I za predpokladu, že sa uskutočnia opatrenia na zníženie vplyvov na obyvateľstvo.

Štátna letecká inšpekcia, odbor leteckých pozemných zariadení, Ing. Ivo Hrušovský, riaditeľ, 29.1.1998

Štátna letecká inšpekcia súhlasí s predloženou správou s požiadavkou rešpektovania u variantov A, B ochranných pásiem letiska Žilina - Hričov s výškovým obmedzením.

Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor geologických faktorov a racionálneho využívania horninového prostredia, RNDr. Ladislav Andor, riaditeľ odboru, 26.1.1998

V trase diaľnice je potrebné uvažovať s možnosťou výplne starých ramien organickými sedimentami v okrajovej časti fluviaálnych náplavov.

Nakoľko trasa vedie flyšovým pásmom je potrebné podrobnejšie sa zaoberať stabilitnými otázkami vzhľadom na priaznivé podmienky pre vznik deformačných procesov.

Z hľadiska technicko-ekonomického sa prikláňa Odbor geologických faktorov k realizácii variantu I, ktorý je výhodnejší pre geologické prostredie (vyhnutie sa razenia tunela vo flyšových komplexoch).

Kysucké Nové Mesto, Ing. Ladislav Suhaj, primátor mesta, 21.1.1998

Mesto Kysucké Nové Mesto na základe výsledku verejného prerokovania v mesiacoch december 1997 a január 1998 a mestského zastupiteľstva zásadne nesúhlasí s návrhom trasy diaľnice D 18 variant I.

Stanovisko uvádza nasledujúce dôvody:

- mest. zastupiteľstvom schválený územný plán sídelného útvaru Kysuckého Nového Mesta v r. 1994 situuje diaľnicu do koridoru Vadičovskej doliny,
- variant I delí mesto na dve samostatné časti,
- novonavrhovaná trasa diaľnice podľa variantu I v rozhodujúcej miere ovplyvňuje jedinú rozvojovú polohu organizmu Kysuckého Nového Mesta v časti Kamence,
- výstavba podľa variantu I znamená priamy zásah do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca v podstate v celej dĺžke navrhovanej trasy,
- pri zhoršení rozptylových podmienok bude mať variant I negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva, nepriaznivý účinok hluku sa prejaví aj na jestvujúcej zástavbe vzdialenej cca 130 m od navrhovanej trasy,
- navrhovaný variant I likviduje hlavný dopravný uzol - úrovňovú križovatku štátnej cesty I/11 a štát. cesty III, tr. Kysucké Nové Mesto - Vadičovská dolina (predĺžia sa tak dopravné vzdialenosti z celej Vadičovskej doliny a m.č. Budatínska Lehota do centra mesta a Neslušskej doliny).

Primátor Kysuckého Nového Mesta, Ing. Ladislav Suhaj, 9.2.1998

Mesto Kysucké Nové Mesto potvrdzuje predchádzajúce stanovisko mesta k trasovaniu diaľnice D18, ktoré žiada riešiť variant C. Riešenie variantu C, nebolo zo strany spracovateľa akceptované.

Okresný úrad, odbor životného prostredia Žilina, Ing. Jozef Pálffy, vedúci odboru, 19.1.1998

V ďalšom stupni (v projektovej dokumentácii) je nutné podrobne rozpracovať nakladanie s jednotlivými druhmi odpadov (upresniť spôsob zneškodnenia jednotlivých druhov odpadov, ktoré vznikli realizáciou stavby, opísať miesta vzniku divokých skládok a bližšie uviesť problematiku ich sanácie a upresniť spôsob nakladania so vzniknutými odpadmi).

V Správe (kapitola Osobitne chránené druhy živočíchov a rastlín) sú použité neaktuálne a nesprávne kategórie druhov rastlín, ktoré nie sú v súlade s platnými predpismi. V kapitole Zásah do chránených území a prvkov ÚSES a vytváranie bariérového efektu nie je zrejماً súvislosť s uvedeným Nariadením vlády SSR č. 24/1988 o Národnom parku Malá Fatra v znení zákona NR SR č.287/1994 Z.z. o ochrane prírody a krajiny vo vzťahu k predmetu správy.

Čiastočné prieskumy v teréne, bližšie nešpecifikované sa javia vzhľadom na uvedené atribúty ako nedostatočné a ovplyvňujú výsledok samotného materiálu.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor životného prostredia, Ing. Stanislav Sidor, vedúci odboru, 19.1.1998

Odbor ž.p. požaduje aby v prípade variantu I sa počítalo s alternatívou vybudovania nového mostu ponad diaľnicu tak, aby bolo zabezpečené priame prepojenie obcí Radoľa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota.

Niekoľkými premosteniami a úpravami tokov dôjde k zásahom do NRBk Kysuca, hlavne do jeho brehových porastov. Preto je potrebné určiť náhradné lokality na ich výsadbu.

Za likvidáciu podstatnej časti NRBC Topoľový lesík požaduje kompenzovať náhradnou výsadbou pôvodných drevín a to tak, že by sa posunul okraj tohto lesíka S až SZ smerom.

Trasa diaľnice tvorí v úseku km 20,000-20,500 bariéru. Bariérový efekt je nutné odstrániť riešením buď podchodmi alebo vedením trasy nad terénom.

Pri riešení mimoúrovňových križovatiek je potrebné viesť trasu D18 nad obslužnými komunikáciami (hlavne privádzač Kysucké Nové Mesto - sever).

Realizáciou variantu I dôjde tiež k premosteniu menších miestnych tokov. Je potrebné toto riešiť použitím vhodných priepustov, ktoré by neznemožňovali migráciu živočíchov.

Pri realizácii variantu I povrchovým spôsobom dôjde k likvidácii prameňa Radoľa - studňa pri ceste s výdatnosťou 9 l/s.

Spôsob likvidácie odpadových dažďových vôd z povrchu vozovky sa odporúča riešiť nielen pomocou usadzovacích nádrží.

Pri výstavbe a prevádzke diaľnice je potrebné, aby bol spracovaný havarijný plán pre prípad úniku ropných látok.

Z analýzy predpokladaných vplyvov jednotlivých škodlivín znečisťovania ovzdušia na zdravie človeka vyplýva, že variant I je výhodnejší.

Pre odpady, ktoré budú vznikáť v súvislosti s premávkou po komunikácii, je potrebné vypracovať program odpadového hospodárstva.

Z hľadiska odpadového hospodárstva je preferovaný variant I.

Krajský úrad v Žiline, Odbor dopravy a cestného hospodárstva, Ing. Jozef Choluj, vedúci odboru, 4.2.1998

Správa o hodnotení vyčerpávajúco nerieši elimináciu bariérového efektu diaľnice pre migračné trasy terestrickej fauny. Za účelom objektívneho posúdenia dopadov na biotu riešeného územia vplyvom bariérového efektu a emisií považuje KÚ za potrebné dopracovať uvedenú časť správy.

Pri výstavbe sa odporúča zabezpečiť pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov na životné prostredie stavebnými mechanizmami.

KÚ súhlasí s variantom I v úseku diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto.

Obvodný banský úrad v Prievidzi, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu, 5.2.1998

V širšom okolí územia dotknutého výstavbou diaľnice sa nachádzajú chránené ložiskové územia Považský Chlmec - Všivák (určené na ochranu ložiska polumiktných kriedových zlepcov proti znemožneniu alebo sťaženiu dobývania) a Radoľa (určené na ochranu ložiska tehliarskych surovín proti znemožneniu alebo sťaženiu dobývania).

Za účelom zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie pri získavaní surovín na výstavbu diaľnice OBÚ odporúča do záverečného stanoviska určiť podmienku, aby sa pre násypy na diaľnicu v prvom rade použil materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených) vrátane materiálov na haldách (dobývacie priestory Lietavská Lúčka, Stráňavy - Polom, resp. ložiská nevyhradených nerastov - lom Lopušné Pažite). Iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otvorením nových lokalít na dobývanie.

Navrhované ukladanie nevhodných materiálov do vyťaženej priestoru lomu Lopušné Pažite sa javí ako nevhodné, nakoľko by sa zamedzilo vydobytiu zásob nachádzajúcich sa pod súčasnou úrovňou dobývania. Taktiež ložisko tehliarskych surovín v Radoli nie je vydobyté a pre jeho ochranu je určené vyššie uvedené chránené ložiskové územie, v ktorom sa nesmú zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním ložiska.

Obec Radoľa, Božena Jantošíková, starostka, 5.2.1998

Obec Radoľa zásadne nesúhlasí s vedením trasy diaľnice D 18 podľa variantu C z nasledujúcich dôvodov:

- variant prechádza zastavaným územím obce Radoľa,
- výfukové plyny a hluk z oboch tunelov majú nepriaznivý dopad na ŽP (tunelové vetracie otvory sú umiestnené priamo nad obcou),

- vedením trasy C by sa z obce vytvoril "uzatvorený ostrov" a tým by sa zabránilo ďalšiemu plánovanému rozvoju obce,
- znehodnotenie - likvidácia športového areálu (budovy a ihriska),
- minimálne 5-násobne vyššia investičná nákladovosť.

Obec odporúča budovať variant I, kde žiada:

- vybudovať účinné a estetické protihlukové opatrenia zo strany obce,
- vybudovať most cez rieku Kysuca pre osobné automobily a autá do hmotnosti 3,5 t a zachovať doterajšie regionálne prepojenie Vadičovskej doliny v smere na Neslušu,
- riešiť výstavbu D 18 tak, aby vytvárala ochranu obce pred storočnými vodami rieky Kysuca,
- rešpektovať prečerpávaciu stanicu kanalizácie obce Radoľa, ktorá je navrhnutá v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor požiarnej ochrany, npor. PO Ing. Ferdinand Kubišta, náčelník odboru PO, bez uvedenia dátumu

Z hľadiska PO je odporúčaný variant C.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor regionálneho rozvoja a IOV, Ing. Jaroslav Švábik, vedúci odboru, 27.1.1998

Odbor RR a IOV sa prikláňa k variantu C, ktorý má na okolie úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa najmenej negatívnych vplyvov.

Obec Povina, Šplhaková Margita, starostka obce, 3.2.1998

Obec súhlasí s vedením trasy diaľnice D18 vo variante I. Požaduje, aby bola zachovaná cesta spájajúca obec s Kys. Novým Mestom. Žiada zabezpečiť brehy vodného toku Kysuca proti storočným vodám a to nielen na pravom brehu toku, ale aj na ľavom brehu.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor dopravy a cestovného hospodárstva, Ing. Ján Adamčík, vedúci odboru, 30.1.1998

Ťažko možno súhlasiť s tvrdením, že hluková emisná záťaž kontaktných častí by bola podobnej úrovne a intenzity, ako keby sa diaľnica nerealizovala. D18 bude súčasťou európskej diaľničnej siete.

Hodnotenie vplyvu na prostredie je pri variante C v oblasti východne od obce Radoľa pravdepodobne nadhodnotené.

Nemožno súhlasiť s riešiteľmi že vybudovanie úplnej križovatky južne mesta (variant I) je ústretovým krokom. Je navrhované prehodnotenie účelnosti privádzača severne od mesta.

Je neprípustné vylúčenie priameho dopravného spojenia Kysuckého Nového Mesta s Radoľou a Vadičovskou dolinou cez centrálnu križovatku v Radoli.

Odbor nesúhlasí s vybudovaním variantu I, trvá na variante C.

Komisia Mestského zastupiteľstva Kysucké Nové Mesto pre smerovanie diaľnice D18 v k. ú. Kysucké Nové Mesto, zapísal Ing. Ján Hartel, zástupca primátora KNM, 2.3.1998

Komisia odporúča ďalej rozpracovať alternatívu vedenia diaľnice D18 zapustenú pod terénom.

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval **RNDr. Vladimír Ira, CSc.** Posudzovateľ je zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie

podľa §42 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. a podľa §9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z.z. dňa 25.2.1997 pod číslom 172/97-OPV.

Zhodnotenie stanovísk

V zmysle § 18 zákona NR SR č. 127/94 Z.z. o hodnotení vplyvov na životné prostredie boli na MŽP SR zaslané nižšie uvedené písomné stanoviská. V tabuľke sa nachádza aj označenie variantu, ktorý príslušný orgán alebo organizácia podporuje, pričom niektoré inštitúcie sa k preferencii niektorého z variantov nevyjadrili (z kontextu sa však dá predpokladať súhlas s výstavbou diaľnice za dodržania pripomienok a odporúčení uvedených v stanovisku) a iné zasa vyjadrili podporu variantom v zmysle predchádzajúceho stupňa - zámeru. Zo strany občianskych iniciatív ani združení neboli stanoviská na ministerstvo doručené. Stanoviská občanov sú uvedené osobitne.

P.č.	Dotknutý orgán, Dotknutá obec	Preferovaný variant
1)	Ministerstvo životného prostredia, odbor geologických faktorov a racionálneho využívania horninového prostredia	variant I
2)	Ministerstvo obrany SR, sekcia logistiky	variant I
3)	Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel	variant C
4)	Slovenská agentúra životného prostredia, Banská Bystrica	variant C
5)	Krajský úrad v Žiline, odb. dopravy a cest. hosp.	variant I
6)	Obvodný banský úrad v Prievidzi	dopracovať v DÚR
7)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. št. vodnej správy	variant I
8)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. ochrany prírody a krajiny	variant I
9)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. ochrany ovzdušia	variant I
10)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. odpad. hospodárstva	variant I
11)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. št. stavebnej správy	variant I
12)	Okresný úrad v K.N.Meste, odb. pozemkový, poľn. a les. hosp.	pri var. I dochádza k väčšiemu záberu poľn. pôdy - 30/7,6
13)	Okresný úrad v K.N.Meste, štátny okresný hygienik	variant C
14)	Okresný úrad v K.N.Meste, odbor regionálneho rozvoja a IOV	variant C
15)	Okresný úrad v K.N.Meste, odbor požiarnej ochrany	variant C
16)	Okresný úrad v K.N.Meste, odbor dopravy a cest. hospod.	variant C
17)	Okresný úrad v Žiline, OŽP - ref. odpad. hospodárstva	dopracovať v DÚR
18)	Okresný úrad v Žiline, OŽP - ref. ochrany prírody a krajiny	dopracovať v DÚR
19)	Okresný úrad v Žiline, odb. dopravy a cest. hospodárstva	súhlasí so správou
20)	Štátna letecká inšpekcia, odb. let. poz. zariadení, Bratislava	súhlasí so správou
21)	Primátor - K.N.Mesto	variant C
22)	Mestský úrad, K.N.Mesto	variant C
23)	Petícia občanov obce Povina (p.Šplhaková)	variant I
24)	Petícia občanov K.N.Mesta (2 400 podpisov) (p.Jarabica)	variant C
25)	Petícia občanov obce Radoľa (p.Janoštiaková)	variant I
26)	Petícia občanov obce Radoľa (78 podpisov) (p.Kriváček)	variant C
27)	Posudkár - RNDr. Ira Vladimír, CSc., Bratislava	variant I
28)	Obec Povina	variant I
29)	Obec Radoľa	variant I

3. Prerokovanie Správy o hodnotení s verejnosťou a závery z prerokovania

Správa bola s verejnosťou prerokovaná na verejných prerokovaniach, ktoré zvolal navrhovateľ v spolupráci s obecnými úradmi dotknutých obcí.

Z každého verejného prerokovania bola spísaná zápisnica, v ktorej je uvedený priebeh rokovania, vznesené otázky účastníkov rokovania a odpovede zodpovedných: navrhovateľa, projektanta a spracovateľa Správy. Každá zápisnica je súčasne podpísaná štatutárnym zástupcom samosprávy (starostom), ktorý svojím podpisom overil, že závery v zápisnici sa zhodujú so skutočným priebehom a závermi prijatými na verejnom prerokovaní v danej obci.

Verejné prerokovanie Správy v obci Dolný Hričov, ktoré sa konalo dňa 13.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- práce na Ovčiarsku sa začali a občania nedostali peniaze,
- vzhľadom na polohu diaľníc D1 a D18 a obce Dolný Hričov je potrebné riešiť súčasný vplyv oboch diaľníc na obec,
- vzhľadom na nepriaznivú polohu obce medzi dvoma diaľničnými úsekmi požaduje starosta obce kompenzačné náhrady uvedené v liste z 19.2.1997 (protihlukové bariéry v styku s obcou, výstavbu kanalizácie a vodovodu v časti obce, riešiť prepojenie obce a letiska zo smeru od Považ. Bystrice zjazdom z D1, prepojenie obce na D18, uvažovať s odpočívadlami v blízkosti obce, využívať prednostne mechanizačné a dopravné kapacity obce pri výstavbe diaľnice, združiť finančné prostriedky obec. úradu, rešpektovať doterajšie požiadavky, predložiť postupne PD na vyjadrenie obce ako aj 5 mil, Sk ako kompenzáciu na údržbu ciest v obci).

Stanovisko SSC:

- prieskumná štôľňa tunela Ovčiarsko patrí do stavby D1 (verejné prerokovanie bolo v roku 1996), pre geologický prieskum sa pozemky nevykupujú,
- požiadavky vznesené na verejnom prerokovaní úseku diaľnice D1 sú zapracované v dokumentácii pre územné rozhodnutie,
- požiadavky obce sú oprávnené, všetky technické opatrenia (protihlukové steny, výsadba zelene a pod.) na zníženie nepriaznivého vplyvu na ž. prostr. vyvolané diaľnicou budú akceptované,
- SSC ako investor nemôže poskytovať iné náhrady a kompenzácie, ak to neumožňujú platné právne predpisy (SSC môže prispieť na Územný plán obce, o prostriedky na zabezpečenie obce pitnou vodou možno požiadať fond ŽP),
- podmienkou umiestnenia protihlukovej steny za železnicu (na strane k obci) je súčasná výstavba diaľnice a rekonštrukcia žel. trate - v prípade odsunu termínu prekládky železnice bude protihluková stena postavená pri diaľnici,
- obec môže svoje požiadavky uviesť v stanovisku obce pre MŽP SR,
- obec bude mať možnosť oboznámiť sa s podrobným technickým riešením, postupom výstavby a pod. v rámci územného a stavebného konania, kde stavebné úrady (OÚ a MDPT) budú v svojich rozhodnutiach rešpektovať oprávnené pripomienky a požiadavky.

Verejné prerokovanie Správy v obci Rudinka, ktoré sa konalo dňa 14.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- obec s návrhom trasy súhlasí, ale vzhľadom na zlé dopravné prepojenie obcí Rudina, Rudinka, Rudinská a Nesluša na Žilinu požadujú vybudovať cestu III. triedy v smere do Žiliny v súbehu s Kysucou,
- občania vyslovili obavy, že pri rekonštrukcii železničnej trate na navrhovanú rýchlosť 120-160 km/hod. bude zastávka v Brodne zrušená, čo by znamenalo, že Rudinka, Rudina a Rudinská budú bez železničnej dopravy a tým vznikne problém s dopravou do zamestnania,

- zachovanie autobusových zastávok v Brodne pri ceste I/11, ako aj možnosti pešieho prístupu popod, resp. ponad diaľnicu.

Stanovisko SSC:

- v rámci spracovávania dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) diaľnice bude riešené dobudovanie cesty III. triedy (Vrané - Rudinka) v úseku od križovatky Brodno po lávku pre peších vo Vraní,
- otázku nezrušenia železničnej zastávky Brodno je potrebné prerokovať so Železnicami SR,
- autobusové zastávky v Brodne budú zachované - v Kysuckej bráne, v Brodne a na preložke cesty I/11 do Vrania.

Vyjadrenie starostu obce:

Obec Rudinka súhlasí s diaľnicou za podmienky prepojenia cesty III. tr. cez Vranie.

Verejný prerokovanie Správy pre obec Radol'a a Povina, ktoré sa konalo v Radoli dňa 20.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- p. Kriváček (Radol'a) navrhol nový variant - poza Oškerdu s rozšírením (vybágrovaním) Kysuckej brány pre prevzdušnenie celej doliny pozdĺž Kysuce, poza Radol'u, a Budatínsku Lehotu s napojením na cestu I/11 severne od Poviny,
- zástupca starostky obce Radol'a informoval, že už pri výstavbe cesty /11 boli občania upozornení, že je to polovica 4 pruhovej komunikácie (stavebné povolenia dostali s podmienkou odsunutia domov od cesty I/11 tak, aby bolo možné v budúcnosti dobudovať druhú polovicu komunikácie),
- po zvážení výhod a nevýhod oboch variantov dostali predstavitelia obce od občanov mandát nesúhlasiť s realizáciou variantu C a preferovať variant I za podmienok účinných a estetických protihlukových opatrení, vybudovania mostu cez Kysucu pre osob. automobily (resp. automobily do nosnosti 3,5 t) bez asanácií, vytvorenia ochrany pred storočnou vodou, rešpektovania prečerpávacej stanice kanalizácie obce (navrhnutá v priestore medzi cestou I/11 a Kysucou),
- starostka obce Povina na základe mandátu od občanov podporila realizáciu variantu I za podmienky vybudovania protipovodňovej ochrany na ľavom brehu Kysuce v rámci vyvolaných investícií diaľnice
- občania Radole by chceli prijať to, čo je pre obec menším zlom a preto je pre nich variant C neprijateľný
- občan Poviny položil otázku, či v prípade realizácie variantu I bude obec chránená pred povodňami,
- občania Radole podporujú variant I a odporúčajú, aby išiel v pôvodnej nivelete,
- budú potrebné asanácie pri realizácii variantu C?
- ako je to z emisiami z tunela ?
- bude zachované prepojenie obcí s cestami v celom regióne ?

Stanovisko SCC:

- smerové a výškové vedenie diaľnice je potrebné riešiť v zmysle platných noriem pre projektovanie ciest a diaľnic, zásah do Kysuckej brány je z hľadiska zásahu do konfigurácie terénu a ochrany životného prostredia neriešiteľný,
- cesta I/11 bola vybudovaná ako polovica budúcej diaľnice s tým, že po naplnení jej kapacity bude dobudovaná na plný profil,
- obec bude chránená protihlukovými stenami,
- návrh mostu cez Kysucu je riešený v DÚR a nevyvolá žiadne demolácie,

- návrh variantu I je riešený tak, aby budúca diaľnica bola ochránená pred 100 ročnou vodou (900 m³) Kysuce,
 - prečerpávaciu stanicu kanalizácie obce bude diaľnica rešpektovať,
 - v rámci vyvolaných investícií bude riešená ochrana obce Povina na ľavom brehu hrádzou, resp. múrom,
 - výstavba polovičného diaľničného pruhu (plánovaná v roku 1999) predstavuje vybudovanie 2 jazdných pruhov, všetkých mimoúrovňových krížení a s obmedzením prístupom motorových vozidiel,
 - prvý návrh variantu I bol navrhnutý na mostnom objekte, na základe pripomienok KNM bol prepracovaný do úrovne terénu,
 - asanácie vo variante C nebudú,
 - na základe vypracovanej mikroklimatickej štúdie budú pri variante C v rannom chladnom období emisie zrážané do Vadičovskej doliny,
 - regionálna doprava je riešená tak, aby prepojenie obcí bolo v plnej miere zachované,
- Stanovisko starostky obce Radoľa: súhlas so znením zápisu.
- Stanovisko starostky obce Povina: súhlas so znením zápisu.

Verejné prerokovanie Správy v meste Žilina, ktoré sa konalo dňa 19.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- obyvatelia žiadajú zachovať a chrániť proti hluku rekreačnú oblasť, ktorá je v blízkosti navrhovanej diaľnice,
- ako bude zabezpečené prepojenie s lesom ?
- ako bude zabezpečený prejazd cez 4 pruhovú komunikáciu privádzača na urbariát ?
- je možné vybudovať privádzač Strážov so špeciálnym krytom vozovky, ktorý by bol menej hlučný ?
- zaujíma sa niekto o hluk zo železnice, ktorá má byť rekonštruovaná na 120 km/hod. ?
- prečo sa neriešia súčasne s diaľnicou aj privádzače ?
- požiadavka poslanca Englarda riešiť prepojenie Žiliny, m.č. Vrania a Rudinky dobudovaním 600-800m cesty III. triedy.

Stanovisko SSC:

- podľa štúdie rekreačná oblasť nebude hlukom zasiahnutá, v Strážove bude hluk nižší ako je prípustná hladina hluku, bude sa vykonávať monitoring hlukových pomerov,
- prístup do lesa bude zabezpečený mostom v km 8,7,
- kryt vozovky so zníženou hlučnosťou existuje, jeho použitie je možné overiť u projektanta,
- problematiku hluku je potrebné riešiť súčasne s rekonštrukciou železničnej trate - v diskutovanom prípade nie je možné spoločné riešenie, nakoľko diaľnica má niveletu 10 m nad terénom a železnica na úrovni Hričovskej zdrže,
- prepojenie Žiliny, Vrania a Rudinky cestou III. triedy je riešené v DÚR, požiadavka je akceptovateľná,

Vyjadrenie primátora mesta:

- pravostranne od staničenia v km 8,000 - 8,500 je pripravovaná v polohe zmeny územného plánu lokalita presídlenia pre neprispôsobivých občanov, čo vylučuje dočasný záber pre účely výstavby D18,

- mesto požaduje zabezpečiť bezpečný prechod pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí), a to formou podchodu, nadchodu alebo CSS.

Verejné prerokovanie Správy v obci Horný Hričov, ktoré sa konalo dňa 13.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- prepojenie obce na diaľnicu,
- zabezpečenie biokoridoru pre zver,
- cena za 1 m² vykúpaného pozemku,
- prečo nie je navrhnutá v obci protihluková stena ?
- v obci sa vytvára ozvena,
- medzi cestou I/18 a diaľnicou vznikne plocha 70 m široká a cca 50 m dlhá: ako sa bude využívať, nedala by sa zalesniť ?
- komunikácie počas výstavby budú znečistené a zničené.

Stanovisko SSC:

- pôvodne navrhnutý zjazd a výjazd na diaľnicu (pri Slovnafte), vzhľadom na blízkosť križovatky v Dolnom Hričove nebude realizovaný,
- v km 5,7 bude priepusť pod diaľnicou a pod cestou I/18 slúžiť ako koridor pre zver,
- cena vykúpaného pozemku je 20 Sk/m²,
- protihluková stena nie je navrhnutá, nakoľko výpočty nepreukázali jej opodstatnenosť,
- ak by bola vybudovaná protihluková stena, hluk by sa odrážal od nej i od protiľahlých vrchov a ozvena by bola ešte väčšia,
- celú plochu riešiť v rámci ÚPN obce - plochu by bolo potrebné vykúpiť, vysadiť stromy a následne predať určenému subjektu do vlastníctva a údržby (SSC spravuje a udržiava len plochy priamo súvisiace s diaľnicou),
- počas výstavby budú používané komunikácie čistené a po ukončení stavby zrekonštruované.

Vyjadrenie starostu obce: znenie záznamu zodpovedá skutočnosti.

Verejné prerokovanie Správy v Kysuckom Novom Meste, ktoré sa konalo dňa 20.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- občan z Budatínskej Lehoty má pozemok pri diaľnici (var. I), chcel by na ňom postaviť autoservis a vybudovať prístup z diaľnice,
- zástupca Mestského zastupiteľstva prečítal stanovisko mesta k Zámeru z roku 1996 (zaslané na MŽP a stanovisko zaslané na SSC v decembri 1996) - okrem iného nesúlad ÚP mesta s návrhom diaľnice,
- návrh na riešenie diaľnice Vadičovskou dolinou (variant opustený pri zámere),
- doprava pôjde opäť cez obce a zaberie Kysucu,
- viacerí občania vyjadrili súhlas s riešením podľa variantu C,
- prečo sa k diaľnici nevyjadrujú občania Vadičovskej doliny ?
- ako je to so storočnou vodou ?
- keď sa ľudia budú chcieť odsťahovať, dá im štát byť ?

Stanovisko SSC:

- autoservisy sa pri diaľniciach v SR nebudujú, pripojenie diaľnice na súkromný pozemok nemožno akceptovať,
- V ÚP je schválené rozšírenie cesty I/11 na rýchlostnú štvorpruhovú komunikáciu a tiež možnosť, že cesta preberie funkciu diaľnice D18. Je ponechaná rezerva pre vybudovanie mimoúrovňových križovatiek,
- vrátiť sa späť k výberu koridorov pre diaľnicu je dnes neaktuálne - úseku D1 a 18 sú vo vysokom štádiu príprav, resp. sa už realizujú,
- prerozdelenie dopravy na diaľnicu a regionálnu komunikáciu je v správe riešené, ak by sa diaľnica nestavala, v roku 2005 bude potrebné cestu I/11 dobudovať na štvorpruhovú komunikáciu, na ktorej zostane všetka doprava,
- diaľnica Kysucu nezaberie, diaľnica je umiestnená medzi cestu I/11 a Kysucu,
- občania Vadičovskej doliny sa ku Správe nevyjadrujú, pretože sa ich nedotýka, vyjadrili sa k Zámeru,
- v rámci DÚR je riešená ochrana proti storočnej vode - diaľnica bude tvoriť hrádzu proti storočnej vode.

Vyjadrenie primátora: súhlasí so spracovaným záznamom s tým, že za variant C boli v podstate všetci zúčastnení občania a nie väčšina.

Rokovanie k stabilizácii trasy diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, ktoré sa konalo 2.2.1998 na Krajskom úrade v Žiline.

Zástupcovia petičného výboru z Kysuckého Nového Mesta informovali o zaslaní petície a stanoviska MÚ v KNM na MŽP SR, v ktorých bol vyjadrený nesúhlas s variantom I. K úrovni spracovania správy o hodnotení sa nevyjadrili.

Spracovateľ správy v zastúpení RNDr. A. Darnadyho vysvetlil genézu posudzovania a poukázal na extrémne záporné vnútorné výnosové percento variantu C (IRR = -1,92). Odporučil variant I spolu s opatreniami na elimináciu negatívnych vplyvov.

Spracovateľ dokumentácie pre územné rozhodnutie zastúpený ing. Jakubíkom a ing. Rajkovou informoval o vypracovaní variantu I po zameraní územia v mierke 1:1000 s rešpektovaním požiadaviek KNM na zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie. Konštatoval, že návrh variantu I akceptuje pripravovanú modernizáciu železničnej trate, Vážsku cestu, rešpektuje ochranu brehových porastov, je v celej dĺžke odkanalizovaný a vytvára ochranu proti storočnej vode Kysuce.

Primátor Kysuckého Nového Mesta konštatoval, že prítomní zástupcovia KNM sú poslancami občanom a do 8.2.1998 zašlú na MŽP odborné stanovisko ku správe.

Zástupca starostky obce Radoľa ocenil vysokú odbornú úroveň správy. Upozornil na skutočnosť, že rozšírenie cesty I/11 na rýchlostnú 4-pruhovú komunikáciu bolo plánované od jej výstavby. Informoval, že zástupcovia obce majú od občanov mandát nesúhlasiť s variantom C. Podporu variantu I podmieňujú zachovaním prepojenia obce s Kysuckým Novým Mestom mostom pre osobné automobily, resp. pre automobily do nosnosti 3,5 t a vybudovaním protihlukovej steny.

Starostka obce Povina informovala o tom, že dostala od občanov mandát nesúhlasiť s variantom C. Podpora variantu I je podmienená zachovaním spojenia s Kysuckým Novým mestom a vybudovaním protipovodňovej ochrany obce (ľavý breh Kysuce) pri storočnej vode.

Zástupca MDPaT upozornil na limitované možnosti finančného zabezpečenia diaľničného programu v SR a na nespľniteľnosť investície v prípade variantu C. Podľa nej správa preukázala, že variant I za predpokladu realizácie odporúčaných opatrení na zníženie negatívnych environmentálnych vplyvov vyhovuje hygienickým limitom.

Zápisnica z rokovania uvádza nasledujúce závery:

1. Všetky pripomienky k správe je potrebné napísať, zdôvodniť a zaslať na MŽP SR

2. Spracovateľ DUR preverí možnosť ďalšieho variantu diaľnice
3. V schválenom ÚP Kysuckého Nového Mesta je vlastne diaľnica v polohe cesty I/11 schválená.
4. Výsledný variant diaľnice bude vybraný po zohľadnení všetkých odborných dokumentácií a stanovísk odborných orgánov a organizácií ako aj dotknutých miest a obcí a vypracovaného odborného posudku.

Rokovanie k stabilizácii trasy diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, úsek Radoľa, ktoré sa konalo 23.6. 1998 na MŽP SR v Bratislave.

Na pracovnom rokovaní sa zúčastnili všetky zainteresované strany. Cieľom rokovania bolo zblíženie stanovísk k umiestneniu trasy diaľnice v úseku Radoľa - K.N.Mesto. Napriek vzájomnému vysvetleniu si dôvodov pre umiestnenie diaľnice nedošlo k zblíženiu stanovísk jednotlivých subjektov a každá strana zotrvala na svojom stanovisku, tak ako je uvedené na str. 9 tohto záverečného stanoviska.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení

Ján Kriváček, Radoľa 279, 023 36 Kysucké Nové Mesto, 12.1.1998

Podrobné písomné vyjadrenie k dokumentácii s návrhom na zmenu trasy v katastrálnom území obce Radoľa (Brodno).

Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina - Strážov, 21.1.1998

Nesúhlas s navrhovanou štúdiou v rozsahu akom bola spracovaná. Podľa V. Bačíka obyvateľom bývajúcim na strane od Hradiska v Strážove a na sídlisku Lúčky hrozí vytápanie povrchovou vodou. Projekt neobsahuje výjazdové cesty, podchody, nadchody.

Ing. Miroslav Zelina, Rajecká cesta 1, 010 01 Žilina, 21.1.1998

Nesúhlas s výstavbou DP I/18 Žilina - Strážov z dôvodov ohrozenia 2 objektov. Jeden z objektov predstavuje obytných dom s pozemkom, ktorého vlastníkom je Ing. Zelina.

Slovenská agentúra životného prostredia, Centrum environmentalistiky a environmentálnej výchovy Banská Bystrica, Ing. Vladimír Benko, riaditeľ, 27.1.1998

- Z hľadiska trasovania je úsek pri križovaní Strážovského rybníka a Hričovskej vodnej nádrže (km 9,000-10,000) veľmi riskantným pre vodný ekosystém nádrží z dôvodu narušenia ich ekologickej stability a funkčnosti. Je nevyhnutné, aby trasa D18 bola vedená cez uvedené lokality mostom.
- Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).
- Pred uložením výkopového materiálu pochádzajúceho zo stavby diaľnice na skládku navrhovanú v lokalite Malé Vreteno v k.ú. je nutné zabezpečiť záchranný archeologický výskum tejto lokality.
- Je potrebné smerové a výškové vedenie trasy D18 upraviť tak, aby zostala zachovaná kontinuita a kompatibilita brehovej zóny aj pre semiterestrické živočíchy, vrátane dosadby a rekonštrukcie brehových porastov v šírke aspoň 10 m.
- Odporúča sa zvážiť riešenie mimoúrovňových križovatiek v km 18,300 a 21,450 tak, aby D18 v týchto úsekoch bola vedená nad obslužnými komunikáciami, čo by umožnilo šetrnejšie premostenie tokov.

- V oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné riešiť aj podchod pre vyššie terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor).
- Za záber aluviálnych porastov v biocentre Topoľový lesík pri Kysuci sa odporúčajú návazné náhradné výsadby.
- Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra Okolie vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (22,000-23,000 km).
- Pri premostení potoka z Budatínskej Lehoty v km 21,000 sa odporúča riešiť aj rekonštrukcia nevhodných kruhových priepustov pod súbežnou cestou I/11.
- Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov .
- Odporúča sa zvážiť potrebu dvoch premostení v km 17,000 a km 18,000 cez Kysucu, nakoľko dôjde k väčšiemu zásahu do brehových porastov a toku Kysuce.

V stanovisku sa konštatuje, že návrh trasy D18 **podľa variantu I je v rozpore so schváleným územným plánom sídelného útvaru Kysucké Nové Mesto**. Realizáciou variantu I by došlo k značným zásahom do koryta toku a do aluviálnych porastov Kysuce a ďalších dotknutých tokov. Uvedené dôsledky výstavby na ekosystém Kysuce nie je možné eliminovať, je možné iba ich zmiernenie za podmienky rešpektovania požiadaviek uvedených v stanovisku.

Ing. Peter Šúň, Trnavská 19/19, 010 08 Žilina, Ing. Miroslav Zelina, Rajecká 1, 010 01 Žilina, Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina , za petičný výbor, 4.2.1998

Navrhujú nerealizovať prepojenie cesty I/18 s diaľnicou D18 v oblasti škarového ihriska v Strážove.

Ján Kriváček, Radol'a 279, podávateľ petície, 31.1.1998

Občania bývajúci v blízkosti št. cesty I/11 (78) vyjadrujú svoj nesúhlas s tým, aby trasa diaľnice D18 bola vedená cez katastrálne územie obce Radol'a vo variante I, a žiadajú, aby bola vedená vo variante C, t.j. obchvatom obce Radol'a z juhovýchodnej strany.

Ing. Peter Šúň, Trnavská 19/19, Ing. Miroslav Zelina, Rajecká 1, 010 01 Žilina, Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina Strážov, v mene petičného výboru (príloha cca 200 podpisov), 19.1.1998

Občania, ktorí sa cítia byť poškodení a nesúhlasia s navrhovaným riešením, ale ani s formou samotnej realizácie navrhujú riešiť diaľničný privádzač v rozsahu stávajúcej cesty ako mestskú dvojprúdovú cestnú komunikáciu s chodníkmi pre chodcov.

Ing. Štefan Holtan, Radol'a 363, Štefan Hudec, Radol'a 334, Ing. Ján Kultán, Radol'a 272, Stanislav Tichý, Radol'a 324, Mgr. Alena Prievozníková, Radol'a 384, petičný výbor, 5.2.1998

Podpísaní občania zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu C. Uvedená trasa diaľnice D18 má veľmi nepriaznivý dopad na obyvateľov obce a jej životné prostredie.

Ing. arch. Ladislav Mandáček, ul. Matice Slovenskej 971/12, Kys. N. Mesto, Ing. arch. Anna Jariabková, ul. Clementisova 1053/7, Kys. N. Mesto, Stanislav Jarabica, ul. Lipová 807/4, Kys. N. Mesto, Ing. Ján Kándrik, Neslušská cesta 1220, Kys. N. Mesto, Alžbeta Kalužníková, Bud. Lehota 156, petičný výbor, 5.2.1998

Občania mesta Kysucké Nové Mesto zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu I. Uvedená trasa diaľnice D18 pretína sídelný útvar 17. tis. okresného mesta a má trvalý a neodvratiteľný negatívny dopad na obyvateľov mesta a jeho životné prostredie. Trvajú na variante C.

Jana Bendová, Povina 199, Zuzana Vnuková, Povina 68, Miluša Bendová, Povina 104, Anna Falátová, Povina 234, Katarína Verlíková, Povina 239, petičný výbor, 17.2.1998

Občania obce Povina zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu C. Uvedená trasa diaľnice D18 má veľmi nepriaznivý dopad na obyvateľstvo obce. Výfukové plyny a hluk z tunela by negatívne ovplyvnili život obyvateľov v dolnej časti obce.

5. Ďalší vývoj posudzovania

Navrhovateľ po zistení reakcie od obyvateľov a dotknutých orgánov prehodnotil možné technické riešenie v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole a navrhol, že **možným technickým riešením je i alternatíva zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600**. Technickým riešením dochádza k modifikácii úseku s tým, že predpokladané negatívne účinky pôvodného povrchového variantu I sa minimalizujú. Táto skutočnosť následne ovplyvňuje vyhodnotenie variantov a čiastočne mení váhu kritérií pre posudzované varianty. Platí to ovšem len pre variant zapustenej diaľnice v danom úseku.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

V úseku od Hričovského podhradia je vedená diaľnice mimo zastavané oblasti, takže sa neočakávajú výrazné vplyvy diaľnice na obyvateľstvo. Cez vodnú nádrž Hričov bude vedená diaľnice na estakádach, čo si vyžiada značný zásah do vodného systému a technické riešenie bude nutné vykonávať len v úzkej spolupráci i odbornými zložkami ochrany prírody, zvlášť ichtyofauny a ichtyoflóry.

V úseku Kysuckého Nového Mesta multikritériálne hodnotenie pri rôznych váhach hlavných skupín ukazuje, že pri zvýhodnení sociálno-environmentálnych kritérií 69,5 percentnou preferenciou sa stáva výhodnejšia realizácia variantu C, ktorý v tomto prípade získava preferenciu v hodnote 52,9%.

Pri rovnováhe preferencií oboch hlavných kritériálnych skupín (technicko-ekonomickej a socio-environmentálnej) je výhodnejšia realizácia variantu I, ktorý dosahuje preferenciu v hodnote 53%.

Analýza citlivosti ukázala že od hodnoty váhy 0,41 sa mení preferencia variantov a to znamená, že od hodnoty preferencie technicko-ekonomických kritérií 41% a vyššími sa stáva výhodnejšou realizácia variantu I.

Výsledky porovnania variantov vo vnútri hlavných kritériálnych skupín ukazujú, že pri samostatnom hodnotení sociálno-environmentálnych kritérií je vhodnejší tunelový variant C s preferenciou 63,1%. V prípade zohľadnenia len technicko-ekonomických kritérií by bol vhodnejší nábrežný variant I s preferenciou 66,5%.

Z hľadiska priamych vplyvov na obyvateľstvo (hluk, prach, bariérové efekty) a na ním vytvorené prostredie je výhodnejší tunelový variant C. Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie a z hľadiska dopravno-technického a ekonomického je výhodnejší variant I.

Pri porovnaní variantov podľa jednotlivých aspektov dostávame hodnotenie, z ktorého vyplýva, že variant I zasahuje do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca, kde pravdepodobne dôjde k zničeniu príbrežnej zelene počas výstavby, variant I vytvára čiastočné bariérové efekty, variant I môže zásadne zmeniť pomery počas výstavby v rieke Kysuca a pod.

Trasa variantu C je o 1,4 km dlhšia, s predpokladanými nákladmi o 4,8 mld Sk. vyššími. Z hľadiska časovej náročnosti na realizáciu je variant I výhodnejší. Z hľadiska podmienok dopravnej obsluhy sú varianty porovnateľné. Z hľadiska vplyvu na územný a regionálny rozvoj je výhodnejší variant C, nakoľko intenzita zásahu do obytnej zóny je v prípade

variantu C nižšia, z hľadiska vplyvu na obyvateľov je hodnotený ako priaznivejší (počas výstavby sa však predpokladá mierne vyšší negatívny vplyv na obyvateľstvo v prípade variantu C).

Zásahy, ktoré by mohli vzniknúť pri variante I (zásah do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca, bariérové efekty, zničenie príbrežnej zelene v dĺžka cca 2,8 km, zásah do režimu toku a jeho pomerov a pod.), zvyhodňujú z environmentálneho hľadiska variant C. Variant C zachováva podmienky krajinného charakteru údolnej nivy rieky Kysuca. Zásadným negatívom variantu C je zásah do nestabilného, rizikového hydrogeologického prostredia, ktorý na úrovni súčasných poznatkov takmer vylučuje jeho realizáciu.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledkov posudzovania uvedenom v SoH, došlých stanovísk, záznamov z verejných prerokovaní a posudku, sa odporúča plánovaná činnosť „Diaľnice D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V.3 tohoto záverečného stanoviska.

2. Odporúčaný variant

Z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie diaľnice D18 v úseku 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 cca 17,650 - 18,600) je možný len za podmienok opatrení vo vzťahu k ochrane prírody, dotknutému obyvateľstvu a obciam, a za dodržania podmienok, ktorých hlavná časť je uvedená v kap V/3.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Z výsledkov hodnotenia a stanovísk dotknutých obcí, verejnosti, dotknutých orgánov vyplynuli opatrenia, ktoré je potrebné akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy i realizácie stavby. Nasledovný návrh opatrení je spracovaný osobitne pre jednotlivé vyčlenené kategórie životného prostredia. Niektoré z opatrení majú všeobecnú platnosť, iné sú špecifikované výhradne pre určité ovplyvnené javy, resp. územia. Predložený návrh je potrebné považovať za rámcový, zodpovedajúci stupňu projektovej prípravy. Okrem odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti uvedených v Správe o hodnotení sa jedná sa o nasledujúce podmienky:

1. Vykonať podrobný inžiniersko-geologický prieskum po celej trase, za účelom zistenia geotechnických vlastností územia a stanoviť podmienky pre sanačné opatrenia.
2. V prieskumných prácach sa zamerať predovšetkým na:
 - * stanovenie rozhrania kontaktu pokryvných útvarov so skalným podložím
 - * určenie stupňa a dosahu zvetrania skalného podložia
 - * laboratórnymi, prípadne terénnymi skúškami zistiť fyzikálno-chemické vlastnosti hornín ako je modul deformácie, modul pružnosti, pevnosť horniny v tlaku, ťahu a šmyku
 - * vŕtateľnosť a rozpojiteľnosť horniny

- * zatriedenie hornín pre návrh technologického razenia podľa klasifikácie príslušných noriem
 - * posúdiť stabilitu portálov úsekov
 - * vypracovať podrobnú analýzu geologického prostredia stavby vedenia trasy, puklinovosť horninového prostredia s vymapovaním tektonických línií, zloženie a mocnosť súvrství, ich sklon, veľkosť a dynamiku svahových porúch.
3. Realizovať hydrogeologické prieskumy na vybratých úsekoch trasy z dôvodu určenia režimu a smerov prúdenia podzemných vôd, v nadväznosti na možnosť výskytu pitnej vody, ako aj kvalitatívne zhodnotenie súčasného stavu
 4. Hydrogeologickým prieskumom zistiť prítomnosť preferovaných smerov odtokov dažďových vôd a prúdenia podzemných vôd, ktoré teleso diaľnice prehradí, aby bolo možné zoslabiť bariérový efekt, ktorý môže viesť k vytváraniu akumulácie dažďovej vody a k znižovaniu produkčnosti pôdy.
 5. Riziko ovplyvnenia výdatnosti vodných zdrojov pre obce je potrebné dokladovať vykonaním hydrogeologického posúdenia. V prípade, že výstavba tunelu ovplyvní výdatnosť vodných zdrojov, je potrebné navrhnúť náhradné vodné zdroje na zásobovanie obyvateľov pitnou vodou. Záverečnú správu hydrogeologického posúdenia je potrebné zaslať na MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel.
 6. Venovať zvýšenú pozornosť záberom pôdy s vyhodnotením kvality, využitiu skrývkového materiálu, inventarizácii bioty v priamo dotknutom území.
 7. Prehodnotiť parametre navrhovaných mostných objektov na diaľnici a prechodov pod diaľnicou z hľadiska migrácie živočíchov, v prípade potreby navrhnúť ich úpravy. Presne lokalizovať migračné koridory pre vysokú zver a obojživelníky.
 8. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce, pozmeňujúce vodný režim.
 9. Posúdiť účinnosť protihlukových opatrení v rámci navrhovaného technického riešenia v zmysle vyhlášky MZ SR č. 14/1977, na kritických miestach trasovania diaľnice v blízkosti obcí.
 10. V spolupráci s povoľujúcim orgánom identifikovať plochy pre depónie so špecifikáciou množstva zeminy.
 11. V DÚR vykresliť výstavbou diaľnice významné biotopy a genofondové lokality pre určenie bližších podmienok z hľadiska ochrany prírody.
 12. V ďalších stupňoch projektu je potrebné navrhnúť v kritických úsekoch adekvátne sanačné opatrenia (drenáže, oporné múry, kotvenie, priťaženie pätiok svahov, výmena málo únosného podložja) s dôrazom na oblasť zárezov, pilierov mostov a estakád a tunelu.
 13. V ďalších stupňoch projektovej prípravy sa požaduje rešpektovať súčasné zariadenia železnice ako aj rozvojové zámery, ktoré sú zohľadnené v modernizačnej štúdii „Program modernizácie tratí Bratislava - Žilina - Košice a Žilina - Čadca a jeho zosúladení s rekonštrukciou uvedených tratí“, ktorú spracoval SUDOP TRADE KOŠICE.
 14. Ministerstvo obrany SR žiada, aby ďalšie stupne projektovej dokumentácie boli prerokované s príslušnou VUSS.
 15. Zachovať cestný prechod medzi obcami Radoľa a Kysucké Nové Město a tým umožniť aj priame prepojenie s obcami Radoľa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota.
 16. Vyriešiť cestné spojenie obcí Vranie - Rudinka v úseku od križovatky Brodno po lávku pre peších vo Vraní tak, aby bolo možné zabezpečiť prímestskú dopravu do zamestnania obyvateľom Rudinky a Vrania a uspokojivo i cestné spojenie Rudiny, Rudinskej a Nesluše so Žilinou (zniži sa dopravné zaťaženie Kysuckého Nového Mesta).
 17. V rámci vyvolaných investícií riešiť ochranu obce Povina na ľavom brehu - hrádzou, resp. múrom.
 18. Zabezpečiť bezpečný prechod (formou podchodu, nadchodu) pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí).

19. V rámci DÚR je potrebné určiť náhradné lokality na výsadbu drevín nakoľko niekoľkými premosteniami a úpravami tokov dôjde k zásahom do NRBk Kysuca, hlavne do jeho brehových porastov.
20. Záber časti NRBc Topoľový lesík kompenzovať náhradnou výsadbou vhodných drevín a to tak, aby sa posunul okraj tohto lesíka S až SZ smerom. Uvedenú skutočnosť zapracovať po konzultácii s povoľujúcim orgánom v rámci DÚR, príp v DSP.
21. Preveriť možnosť odstránenia prípadného bariérového efektu v úseku km 20,000-20,500. V oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné preveriť aj podchod pre terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor).
22. Realizáciou variantu I dôjde tiež k premosteniu menších miestnych tokov, ktoré je potrebné riešiť použitím vhodných priepustov, ktoré by neznemožňovali migráciu živočíchov.
23. Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií.
24. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).
25. V projektovej dokumentácii je nutné podrobne rozpracovať nakladanie s jednotlivými druhmi odpadov (upresniť spôsob zneškodnenia jednotlivých druhov odpadov, ktoré vzniknú realizáciou stavby a upresniť spôsob nakladania so vzniknutými odpadmi).
26. Na zmiernenie dopadu imisí počas výstavby diaľnice na obyvateľstvo a okolité prostredie je vhodná aplikácia protixhalačných opatrení vo forme pásov ochrannej zelene (obvykle v kombinácii s protihlukovými bariérami). Okrem tejto funkcie pôsobia priaznivo aj na estetické vnímanie diaľnice. Konkrétny návrh vegetačných clôn odporúčame realizovať po definitívnom zameraní trasy na diaľničných pozemkoch.
27. Pri tunelových úsekoch sa budú exhaláty sústreďovať do priestoru odvetrávania tunelov. Ich situovanie musí zaručovať dobrý rozptyl exhalátov a prirodzene musí rešpektovať záujmy ochrany prírody, ochranu vodných zdrojov a pod.
28. Počas výstavby sa na úseku pri križovaní Strážovského rybníka a Hričovskej vodnej nádrže (km 9,000-10,000) predpokladá vplyv na vodný ekosystém nádrží z dôvodu narušenia ich ekologickej stability a funkčnosti. Odporúča sa, aby trasa D18 bola vedená cez uvedené lokality mostom.
29. Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť po dohode a po zohľadnení podmienok s Povodím Váhu vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).
30. Je potrebné smerové a výškové vedenie trasy D18 upraviť tak, aby zostala zachovaná kontinuita a kompatibilita brehovej zóny aj pre semiterestrické živočíchy, vrátane dosadby a rekonštrukcie brehových porastov. Za záber aluviálnych porastov v biocentre Topoľový lesík pri Kysuci sa odporúčajú náväznú náhradnú výsadbu.
31. Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra okolia vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (cca 22,000-23,000 km).
32. Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov.
33. Trasu diaľnice poniže mesta K.N.Mesto umiestniť čo najbližšie k rieke Kysuca.
34. Odporúča sa predĺžiť tunel v oblasti Budatínskej Lehoty tak, aby bol výjazd z neho mimo zastavané územie (t.j. severne od terajšieho koryta rieky).
35. Trasu diaľnice viesť tesne v súbehu terajšej št. cesty I/11 až pred obec Povina.
36. Zvážiť potrebu severného privádzača diaľnice v K.N.Meste. Jeho nebudovaním by sa zabránilo prejazdu nákladných a úžitkových vozidiel cez mesto do priemyselnej zóny, ktorá je na juhu a západe mesta.
37. Zvážiť napojenie obce Rudinka na novovybudovanú sprievodnú komunikáciu v smere na Žilinu.

38. Je potrebné vypracovať samostatný plán revitalizácie brehov rieky Kysuce v úseku zapustenej diaľnice a to v spolupráci s povoľujúcim orgánom a príslušným povodím rieky Kysuca.

Opatrenie počas výstavby

1. Pri výstavbe sa odporúča zabezpečiť (po dohode s povoľujúcim orgánom) pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov najmä počas výstavby diaľnice na životné prostredie stavebnými mechanizmami a neodôvodnenej a zbytočnej devastácii krajiny v okolí staveniska.
2. Pre etapu výstavby diaľnice spracovať a orgánmi štátnej správy pre životné prostredie potvrdiť „environmentálny plán výstavby“ ktorý by mal zahŕňať návrh zásad výstavby vo vzťahu k životnému prostrediu a návrh kontroly ich dodržiavania v rámci harmonogramu výstavby. Súčasťou plánu by mal byť aj návrh preventívnych opatrení, plán ochranných opatrení počas havárií a nehôd a návrh postupu sanácie následných škôd.
3. Je potrebné na prístupových cestách v blízkosti obydľí znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.
4. Prejazdy nákladnej dopravy odporúčame odkloniť od obytných sídiel.
5. Začatie zemných prác vopred ohlásiť Archeologickému ústavu SAV.
6. Stavebné dvory lokalizovať na miestach menej hodnotných z poľnohospodárskeho produkčného hľadiska, avšak mimo bioticky významných území, najlepšie po konzultáciách s odborníkmi v oblasti ochrany pôdneho fondu, bioty a ochrany prírody.
7. Vybudovať spevnené plochy pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov s odizolovaním od podlažia a odvodnenie týchto plôch s prečistením cez lapače olejov a sedimentačné nádrže.
8. Riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku tak, aby bol čo najmenší záber pôdy.
9. V poľnohospodársky využívannej krajine dbať na zachovanie rozptýlenej zelene.
10. Pri výstavbe a prevádzke diaľnice je potrebné, aby bol spracovaný havarijný plán pre prípad úniku ropných látok.
11. Za účelom zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie pri získavaní surovín na výstavbu diaľnice je potrebné pre násypy na diaľnicu v prvom rade použiť materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk vrátane materiálov na haldách (dobývacie priestory Lietavská Lúčka, Stráňavy - Polom, resp. ložiská nevyhradených nerastov - lom Lopušné Pažite) a iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otvorením nových lokalít na dobývanie. Je potrebné zhodnotiť vplyvy ťažby na životné prostredie v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. v prípade, že budú otvárané nové ťažobne s kapacitou o veľkosti, ako je uvedené v prílohe č. 1 zákona.
12. Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať ochrane vodných zdrojov aj v priebehu výstavby, kedy je zvýšené riziko úniku nebezpečných látok, hlavne pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov.
13. Pri stavebných prácach v PHO vodných zdrojov bude potrebné vypracovať plán havarijných opatrení, v zmysle platnej legislatívy, ktorý je potrebné predložiť na schválenie vodohospodárskemu orgánu.

Opatrenia počas prevádzky

Úseky mostov nad riekou a potokmi sú náchylné na lokálne zníženie teploty v dôsledku rýchlejšej straty tepla oproti okolitému zemskému povrchu a hromadného studeného vzduchu v najnižších polohách. Zníženie teploty na povrchu vozovky je často spojené s

ovlhnutím a tým aj s možnosťou tvorenia námrazy. V týchto úsekoch diaľnice sa odporúča inštalovať hlásiče námrazy.

Hluk

Návrh opatrení na zmiernenie vplyvov z cestnej dopravy vychádza z výpočtov uvedených v hlukovej štúdii, ktorá je súčasťou Správy o hodnotení.

1. Materiál a konštrukcia clony musí vyhovovať z hľadiska funkčnosti, stability, bezpečnosti, estetiky a začlenenia clôn do prírodného prostredia.
2. V trase diaľnice mimo mostných objektov, v miestach kde to priestorové podmienky dovoľujú, je protihlukové opatrenia vhodnejšie realizovať napr. formou zemných valov, pohltivých protihlukových clôn alebo ich kombinácií.
3. V prípade preukázania nadlimitných hodnôt hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny.

Opatrenia na ochranu povrchových vôd počas prevádzky

V žiadnom prípade nie je prípustné zaústenie odpadových vôd do stojatých vôd.

Horninové prostredie a reliéf

Opatrenia vo vzťahu k horninovému prostrediu je v súčasnosti možné navrhnuť iba vo všeobecnej podobe. Konkrétne postupy sanačných zásahov vyžadujú znalosť pomerov na úrovni výsledkov podrobného geologického prieskumu, budú teda v ďalších stupňoch dokumentácie.

Zásahy do reliéfu (zárezy a násypy) je potrebné zmierniť vegetačnými úpravami - revitalizáciou sprievodnej zelene, ozelenením svahov zárezov, náhradnou výsadbou zelene

Nerastné suroviny

V čo najväčšej miere využiť existujúce ložiská nerastných surovín.

Biota

1. Realizovať výsadbou sprievodnej drevitej vegetácie. Tieto úpravy navrhujeme realizovať podľa možnosti v celej dĺžke vybraného variantu. Pri výsadbe odporúčame použiť vhodné druhy drevín.
2. Bariérový efekt diaľnice zmierňuje úseky vedenia diaľnice po mostných objektoch. Mostné objekty je potrebné realizovať vo vhodných veľkostných parametroch, závislých od lokality a charakteru premostenia, pričom treba ponechať dostatočný podchodný priestor a výšku vlastného toku a brehov.
3. Minimalizovať zásah do prirodzeného charakteru vlastného toku Kysuce.
4. Za likvidáciu stromovej a krovinatej vegetácie rastúcej mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbou na základe bioprojektov,

Poľnohospodárska výroba a lesné porasty

1. Vybudovať preložky poľných komunikácií a vypracovať a uskutočniť projekty hospodársko-technických úprav na dotknutom území.
2. Nad a pod telesom diaľnice urobiť technické opatrenia proti erózii pôdy. Porastové okraje zalesniť krami a drevinami - vytvoriť porastové plášte proti poškodzovaniu porastov spálou kôry a vetrom. Zvážiť vybudovanie podjazdov pod diaľnicou priechodné pre vyťahovanie dreva.

Socioekonomické aspekty

V období výstavby diaľnice je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa stavby s obcami, za účelom minimalizácie vplyvov výstavby diaľnice na obce a ich obyvateľstvo.

Spolupracovať pri vypracovaní úpravy územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí.

Prijateľnosť činnosti pre obce

1. Kooperácia dodávateľa stavby s obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby,
2. Záber časti ornej pôdy, lesných pozemkov atď. kompenzovať náhradou v prípade, že dôjde k majetkovej ujme.

Majetkové ujmy obyvateľstvu

1. V predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území trasy diaľnice,
2. Prednostne zabezpečiť spracovanie „Registrov obnovenej evidencie pôdy (ROEP)“ v katastrálnych územiach dotknutých obcí (úloha pre rezort MP SR, resp. samosprávu),
3. Rešpektovať prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF.

Poľnohospodárska výroba

Podľa možnosti odporúčame vyhnúť sa rozdeleniu honov na nepravidelné a nefunkčné celky trasou diaľnice. Pri výbere trasy diaľnice uprednostniť križovanie honov s nižšou produkčnou kategóriou.

Poľnohospodárske pôdy

1. Odporúčame v zmysle zákona o PPF použiť skrývky orníc a vhodných horizontov podornice, najmä z pôdneho typu fluvizem, ich aplikáciou na neplodné ostatné plochy, alebo plytké pôdy na nive Váhu, čím sa vytvoria vysoko bonitové pôdy.
2. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.

Ukladanie vytŕaženého materiálu

1. Na uloženie nevhodných materiálov navrhujeme využiť priestory po ťažbe nerastných surovín.
2. Po uložení materiálu je možné priestor zrekultivovať skrývkou zo záberov pôdy diaľnicou. Takéto riešenie považujeme za environmentálne najprijateľnejšie.
3. V spolupráci s povoľujúcim orgánom určiť lokality vhodné na umiestnenie prebytočnej zeminy.
4. Pred uložením výkopového materiálu pochádzajúceho zo stavby diaľnice na skládku navrhovanú v lokalite Malé Vreteno v k.ú. je nutné zabezpečiť záchranný archeologický výskum tejto lokality.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska, vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona č. 127/1994 Z.z.

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku.

Ministerstvo ŽP dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne, alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení (V/3).

Počas posudzovania došlo k modifikácii variantu I a to riešením jeho zapustením pod zem so zachovaním cestného spojenia Kysuckého Nového Mesta a Radole, minimalizovaním predpokladaných vplyvov na prírodné prostredia a na obce.

Riešenie diaľničného úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto (v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa navrhované v dvoch variantoch pre účely Správy označených ako variant I a variant C), nie je principiálne v rozpore s platnou územnoplánovacou dokumentáciou. Vplyvy diaľnice na životné prostredie sa budú prejavovať počas jej výstavby ako aj počas jej prevádzky. Z environmentálneho vyhodnotenia vplyvov variantu I (zapusteného) a variantu C vyplynul záver, že rozsah a intenzita negatívnych vplyvov na človeka a prírodné prostredie sú porovnateľné. Variant I je relatívne technicky ľahšie realizovateľný a z dopravno - technického hľadiska výhodnejší.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Vychádzajúc z identifikácie vplyvov výstavby a prevádzky na jednotlivé zložky prostredia a z navrhnutých zmierňujúcich a ochranných opatrení je potrebné vypracovať samostatný projekt monitorovania, ktorý by mal obsahovať:

- monitorovanie stability svahov v oblasti zárezov a mostných objektov (ako rutinná činnosť pri údržbe a prevádzke diaľnice),
- monitorovanie vývoja erózie na svahoch s vysokou sklonitosťou (ako rutinná činnosť pri údržbe a prevádzke diaľnice),
- monitorovanie úrovne hladiny a kvality podzemných vôd v lokalitách Dolný Hričov, Oškerda, Rudinka, Radoľa, Kysucké Nové Mesto a horninové masívy tunelov,
- monitorovanie kvality a prietokov povrchových tokov dotknutých výstavbou a prevádzkou a monitorovanie kvality a prietokov vôd vypúšťaných do recipientov (STN 75 7241),
- monitorovanie záťaže hlukom a emisiami v lokalitách s priamym kontaktom s diaľnicou (severný okraj Dolného Hričova, Brodno, Vranie, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Radoľa),
- monitorovanie kvalitatívnych a kvantitatívnych zmien v zložení vegetácie na stanovených transektoch a v odôvodnených prípadoch monitorovanie aj synantropizácie spoločenstiev a obsahu ťažkých kovov vo vybraných druhoch rastlín,
- monitorovanie zmien ekologickej stability a tým aj ochrannej funkcie navrhovaného RBc Topoľový lesík vplyvom emisií,
- monitorovanie migračných koridorov (najmä funkčnosti podchodu v priestore Kysuckej brány,),
- monitorovanie intenzity a štruktúry dopravy na príľahlej komunikačnej sieti.

2. Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom povoľujúcemu orgánu, a to:

- v ročných intervaloch v priebehu výstavby a 1 x po začatí prevádzky

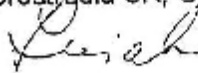
- neskôr v intervaloch daných povoľujúcim orgánom na základe výsledkov prvotného monitoringu.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR, OPV

Ing. Milan Luciak



Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
odbor cestného hospodárstva

Ing. Gejza Végh

riaditeľ odboru

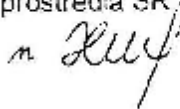


2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia SR

Ing. Alexander Daňo

riaditeľ OPV



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
odbor životného prostredia
BRATISLAVA
1998

3. Dátum vydania záverečného stanoviska: 27.7.1998

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia

Odbor environmentálneho posudzovania

Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
	4559 /2013-3.4/ml	Ing. Luciak	25. 03. 2013

Vec: **Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto** - vyjadrenie podľa § 18, ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Listom, doručeným na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len ministerstvo) dňa 01. 03. 2013, ste nám predložili *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti „**Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto**“ podľa § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“).

Ministerstvo bezodkladne zverejnilo *Oznámenie o zmene* na webovom sídle ministerstva

<<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto>>

Listom zo dňa 05. 03. 2013 zaslalo ministerstvo oznam o *Oznámení o zmene* Obci Rudinka, Rudinka 118, 023 31 Rudina, Obci Radoľa, Vadičovská cesta 4, 023 36 Radoľa, Mestu Kysucké Nové Mesto, Nám. slobody 94, 024 01 Kysucké Nové Mesto, (aj pre MČ Budatínska Lehota a MČ Oškerda), Obci Kysucký Lieskovec, Kysucký Lieskovec 129, 023 34 Kysucký Lieskovec, Mestu Žilina, Mestský úrad v Žiline, Nám. obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina (aj pre MČ Považský Chlmec, MČ Brodno, MČ Budatín, MČ Vranie) a Obci Povina 155, 023 33 Povina s požiadavkou, aby informovali do 3 dní od doručenia tohto listu o tomto *Oznámení o zmene* verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámili adresu, kde je možné do *Oznámení o zmene* nahliadnuť a zaslať stanoviská (na MŽP SR). Zároveň požiadalo, aby obce a mesto spôsobom v mieste obvyklým **zverejnili netechnické zhrnutie**, ktoré im v prílohe listu zaslalo.

Dotknuté obce zverejnili oznam o *Oznámení o zmene* pre verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a oznámili adresu, kde je možné do neho nahliadnuť a zaslať stanoviská (na MŽP SR). Zároveň obce a mesto spôsobom v mieste obvyklým **zverejnili netechnické zhrnutie, vrátane mapovej prílohy**. Zverejnenie bolo prístupné denne 24 hod. na oznamovacej tabuli.

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 (Enviconsult 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.

Menená činnosť sa nachádza na katastrálnom území mesta Žilina, mesta Kysucké Nové Mesto, obcí Povina, Kysucký Lieskovec, Radoľa a Rudinka.

Zmeny technického riešenia hlavného objektu (diaľnica) oproti pôvodnému návrhu vyplynuli z procesu posudzovania vplyvov, optimalizácie environmentálno-technického vedenia trasy a ďalších požiadaviek, ktoré boli akceptované v priebehu následnej projektovej príprave a spočívajú hlavne v **úprave smerového a výškového vedenia diaľnice**:

- úprava trasy diaľnice v km cca 13,5 - 14,5 v Kysuckej bráne z územných a priestorových dôvodov (tok Kysuce, železničná trať, riešenie preložky cesty I/11 v súbehu s D3, minimalizácia zásahu do PP Kysucká brána),
- posun trasy diaľnice v km cca 14,5-15,5 ďalej od obce Oškerda (posun severne cca 50-100m),
- posun trasy diaľnice v km cca 16,0-17,5 mimo skládky odpadov z dôvodu priestorového riešenia križovatky KNM-juh a mimo koridor súčasnej cesty I/11 v obci Radoľa (posun severne cca 50-150 m),
- zapustenie diaľnice v km 17,5-19,0 pod terén - požiadavka zo záverečného stanoviska MŽP SR (tunel Kysuca),
- predĺženie úseku D3 do úseku nadväzujúcej stavby D3 z dôvodu potreby riešenia dočasného napojenia diaľnice na cestu I/11.

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

Na základe vykonaného posúdenia *Oznámenia o zmene* navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ a predložených odborných podkladov, ministerstvo vydáva podľa § 18 ods. 6) zákona pre navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Bratislava, nasledovné vyjadrenie:

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.

Odôvodnenie

Ministerstvo posúdilo *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Bratislava z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych a synergických a na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Pri vyjadrení použilo aj kritériá pre rozhodovanie podľa prílohy č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 91/2011/EC).

Predložené *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č. 8/a zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, je spracované pre zmenu - stavby „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“.

Dôvody zmeny, vývoj projektu

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

Fáza EIA

Z dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (D3) posudzovaných v Zámere určilo Ministerstvo životného prostredia SR 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 Radolou. 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 Radol'a.

Varianta 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 o hodnotení.

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 - Radol'a 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 rokovaní so zástupcami Okresného úradu, mesta Kysucké Nové Mesto a obce Radol'a bola navrhnutá zmena koncepcie napojenia celého sídelného útvaru na diaľnicu, ktorej dominantou 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 (zápisy z pracovných rokovaní 18. a 25.09.1997):

- maximálne odkloniť trasu diaľnice od Kysuckého Nového Mesta juhovýchodným smerom,
- diaľničný privádzač posunúť južnejšie a vylúčiť prejazd tranzitnej dopravy cez Kysucké Nové Mesto do Vadičova a ostatných obcí okresu,
- ideovo navrhnuť vonkajší dopravný okruh Kysuckého Nového Mesta pozdĺž železničnej trate a diaľničný privádzač navrhnuť 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 - Radol'a 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).

Fáza DUR

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.

Fáza DSP

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/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., Bratislava vypracovaná aktualizovaná dokumentácia na stavebné povolenie (DSP), zatiaľ však navrhovateľ nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia.

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 podrobného geodetického zamerania územia, zrealizovania potrebných prieskumov, štúdií pri zohľadnení požiadaviek z procesu posudzovania, z územného konania a z prerokovania projektovej dokumentácie v priebehu jej spracovania, bola v krátkosti modifikácia trasy diaľnice oproti technickému riešeniu vstupujúcemu do procesu posudzovania (EIA) v rozhodujúcich objektoch vyvolaná z nasledovných dôvodov:

- Trasa diaľnice rešpektuje požiadavky záverečného stanoviska MŽP SR so zásadným riešením zapustenia diaľnice pod terén (tunel Kysuca).
- Trasa diaľnice je v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie prispôbená skutočným aj výhľadovým územným podmienkam zisteným pri podrobných prieskumoch - tok Kysuce, cesta I/11, modernizácia ŽSR, VRT (vysokorýchlostná trať), VVC (vážska vodná cesta), skládka odpadov, ČOV Kysucké N. Mesto, rešpektovaním územnoplánovacej dokumentácie dotknutých miest a obcí, súčasnej aj výhľadovej zástavbe a pod.
- Trasa diaľnice rešpektuje v maximálne možnej miere aj požiadavky na ochranu prírodu a

- krajiny (PP Kysucká brána).
- Trasa diaľnice a súvisiace objekty (113) rešpektujú požiadavku na napojenie priemyselnej zóny v Kysuckom Novom Meste cez mimoúrovňovú križovatku Kysucké Nové Mesto - juh na diaľnicu, resp. na cestu I/11.
 - Z dôvodu potreby riešenia provizórneho napojenia diaľnice na cestu I/11 (funkčnosť diaľnice bez potreby vybudovania nadväzujúceho úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica) je koniec úseku diaľnice posunutý do nadväzujúcej stavby.
 - Na základe požiadaviek mesta KNM je vylúčená križovatka Kysucké Nové Mesto - sever. Mimoúrovňové križovanie cesty III/01164 s diaľnicou sa zachováva.
 - Úprava preložky cesty I/11 je riešená vzhľadom na nevhodné podmienky vedenia cesty v k.ú. Považský Chlmec.
 - Trasa diaľnice a súvisiace objekty rešpektujú ochranu územia pred povodňami s podrobným rozpracovaním riešenia pred možnými záplavami územia riekou Kysuca pri Q₁₀₀ (ochranné hrádze, úprava koryta Kysuce, úprava prítokov Kysuce a pod.).

Stručný popis technického a technologického riešenia navrhovanej zmeny činnosti

Pri vypracovaní oznámenia o zmene navrhovanej činnosti predchádzajúceho úseku diaľnice D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno) bolo zo strany navrhovateľa požadované posunutie začiatku úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto z km 11,100 do km 11,650 a to z dôvodu potreby dočasného napojenia predchádzajúceho úseku D3 na cestu I/11 v priestore križovatky Žilina Brodno.

Stručný prehľad zmien hlavných objektov diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové mesto, ktoré vyplynuli z požiadaviek záverečného stanoviska, požiadaviek dotknutých obcí a z optimalizácie technicko-environmentálneho riešenia diaľnice a boli premietnuté v dokumentácii na stavebné povolenie (DSP 2011), sú v porovnaní so Správou o hodnotení vplyvov na životné prostredie prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie	Dokumentácia na stavebné povolenie - objekt	Stručný popis a odôvodnenie zmeny
D3 Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto km cca 13,0 - 23,0	103 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto km 11,100 - 22,300	Zmeny boli vyvolané úpravou smerového a výškového vedenia diaľnice a po presnom zameraní územia v jej koridore z nasledovných dôvodov: <ul style="list-style-type: none"> • úprava smerového a výškového vedenia trasy diaľnice v km cca 13,5 - 14,5 v Kysuckej bráne z územných a priestorových dôvodov (tok Kysuce, železničná trať, riešenie preložky cesty I/11 v súbehu s D3, minimalizácia zásahu do PP Kysucká brána) - posun diaľnice cca 30-50 m severnejšie • posun trasy diaľnice v km cca 14,5-15,5 ďalej od obce Oškerda (posun severne cca 50-100 m) • posun trasy diaľnice v km cca 16,0-17,5 mimo skládky odpadov z dôvodu priestorového riešenia križovatky KNM-juh a mimo koridor súčasnej cesty I/11 v obci Radoľa (posun severne cca 50-150 m) • zapustenie diaľnice v km 17,5-19,0 pod terén - požiadavka zo záverečného stanoviska

D3 Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité km cca 23,0 - 24,0	103 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto km 21,2 - 22,3	Predĺženie úseku D3 do úseku nadväzujúcej stavby D3 z dôvodu potreby riešenia dočasného napojenia diaľnice na cestu I/11
K1 Mimoúrovňová križovatka Žilina - sever	103 Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto, 112 Preložka cesty I/11	Križovatka je súčasťou objektu 103, resp. objektu 112, pričom jej zmena vyplynula z úpravy preložky cesty I/11 (obj. 112)
K2 Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto - juh	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste (križovatka KNM-juh)	Križovatka je súčasťou objektu 113, zmena križovatky vyplynula zo zmeny jej tvaru (zmena križovatky na úplný diamant) a z dôvodu priestorového usporiadania križovatky v dotknutom území (skládka odpadu, tok rieky Kysuca)
K3 Mimoúrovňová križovatka Kysucké Nové Mesto - sever		Križovatka z pôvodného riešenia vypadla.
P Privádzač	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	Zmena prepojenia ciest (privádzač, križovatka KNM - juh) I/11 a MK vyplynula z úpravy mimoúrovňovej križovatky „KNM-juh“, z úpravy napojenia na cestu I/11 a z dôvodu požiadavky na predĺženie „privádzača“ až po priemyselnú zónu a s možnosťou napojenia priľahlých obcí okružnou križovatkou na ceste III/50757.
C Súbežná komunikácia (cesta I/11)	112 Preložka cesty I/11	Zmena preložky vyplynula z dopravno-inžinierskych a územných podmienok. Pôvodná trasa preložky cesty I/11 viedla v súčasnej ceste III/50757 v k.ú. Považský Chlmec cez intravilán obce so značným negatívnym dopadom na dotknuté obyvateľstvo. Taktiež aj napojenie preložky cesty I/11 na cestu II/507 riešené úrovňovou križovatkou nebolo možné navrhnúť z priestorových dôvodov (tok Kysuce, zástavba, most na ceste II/507 ponad Kysucu).
	Most 226 na preložke cesty I/11 km 1,030 nad ŽSR a D3	Most bol vyvolaný úpravou preložky cesty I/11 a križovatky Žilina - Brodno a je náhradou za súčasný most nad cestou I/11 pri motoreste Anita, ktorý bol v pôvodnom riešení využitý pre premostenie diaľnice na súbežnej komunikácii.
M11 most v km 15,330; dĺžka 45 m	Most 228 km 13,540; dĺžka 833 + 311 m	Zmena vyplynula z rešpektovania budúcej VRT a modernizácie trate ŽSR.
	Most 229 km 14,650 dĺžky 328 m	Most sa nachádza v stiesnenom priestore medzi tokom rieky Kysuca a cestou I/11. Odsun diaľnice v tomto úseku ďalej od obce Oškerda, avšak bližšie k toku rieky Kysuca, vyvolal vybudovanie nového mostu z dôvodu minimalizácie zásahu diaľnice do koryta toku.
M12 most v km 16,780; dĺžka 160 m	Most 230 km 15,000; dĺžky 324+330 m	Odsun diaľnice v tomto úseku ďalej od obce Oškerda vyvolal zmenu mostu križujúceho tok rieky Kysuca.
	Most 231 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 174 m	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu. Je nad Kysucou a prepája križovatkou KNM juh s cestou I/11
	Most 232 na prepojení cesty I/11 a MK dĺžky 84 m	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu. Je nad diaľnicou na prepojení cesty I/11 s MK.
M13 most v km 18,700; dĺžka 260 m	Most 233 km 15,000; dĺžky 537+541 m	Most je nad Kysucou v inej polohe - vyžiadala si to zmena smerového vedenia D3 v predmetnom úseku.
M14 most v km 19,680; dĺžka 45 m		Nakoľko sa bude realizovať podpovrchový variant, most vypadol.
M15 most v km	Most 237 km 18,900; dĺžka	Predĺženie mosta bolo vyvolané minimalizáciou

20,350; dĺžka 360 m	522+528 m	zásahu do toku Kysuce.
	Most 238 na ceste III/01164; dĺžka 260 m	Most nebol v SoH zaradený do prehľadu (križovatka KNM-sever). Je nad diaľnicou a prepája cestu III/01164 s cestou I/11 v polohe súčasného mosta nad Kysucou.
	Most 240 km 20,720; dĺžka 37 m	Most nebol uvažovaný v SoH. Je na diaľnici a umožňuje prejazd poľnohospodárskej techniky v zmysle požiadaviek dotknutých poľnohospodárskych podnikov.
	Most 242 na preložke cesty I/11; dĺžka 115 m	Most nebol uvažovaný v SoH ŽP. Je na preložke cesty I/11 v Brodne nad miestnou komunikáciou v zmysle požiadaviek obce na zabezpečenie mimoúrovňového križovania.
	Most 244 nad potokom Neslušanka; dĺžka 25 m	Most nebol uvažovaný v SoH Je na poľnej ceste v Rudine nad úpravou toku Neslušanky pre zabezpečenie prístupu do územia.
	Most 246 na prepojení ciest I/11 a MK nad ŽSR; dĺžka 109 m	Most nebol uvažovaný v SoH. Je na prepojení ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste z dôvodu predĺženia „privádzača“ až po priemyselnú zónu v zmysle požiadaviek mesta.
M16 most v km 0,152 dĺžka 16 m	Most 201 na diaľnici nad Podhájskym potokom; dĺžka 26 m	Most je prebratý zo stavby Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Skalité. V tejto stavbe bol aj posudzovaný v SoH.
M17 km 0,863 dĺžka 92 m	Most 202 na diaľnici nad Kysucou; dĺžka 149 m	Most je prebratý zo stavby Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Skalité. V tejto stavbe bol aj posudzovaný v SoH.
M18 most na súbežnej komunikácii nad Kysucou pri motoreste Anita		Most úpravou preložky cesty I/11 vypadol.
	460 Tunel Kysuca	Na základe záverečného stanoviska MŽP SR bola diaľnica v predmetnom úseku zapustená pod terén. V zmysle ďalších rokovaní (požiadavka obcí na predĺženie zahĺbeného úseku) bol v definitívnom riešení navrhnutý hĺbený tunel.
	362, 364 Úprava toku Kysuce č.1 a č. 2	Po spracovaní hydrotechnického posúdenia dotknutého územia bolo potrebné navrhnuť celkovú úpravu toku Kysuce, ktorá bola vyvolaná najmä potrebou riešenia protipovodňovej ochrany územia.

Poznámka : SoH je Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie

Mostné objekty

Úpravy v smerovom a výškovom vedení diaľnice vyvolali aj zmeny mostných objektov. V predmetnom upravenom úseku diaľnice D3 sa nachádza 15 mostov. Návrh jednotlivých mostov zohľadňuje význam a nároky premostňovaných prekážok, zachovanie potrebných migračných koridorov a stanovuje dĺžku a plochu mostov s ohľadom na finančný náklad stavby. Predpokladaná technológia a postup výstavby sú volené tak, aby predstavovali optimálne budovanie danej konštrukcie s malými zásahmi do okolia stavby. Uvažuje sa s výstavbou na pevných a posuvných skružiach, vysúvaním a letnou betonážou s postupným vyvesovaním.

Úprava Kysuce

Trasa diaľnice ide v celom úseku v súbehu s riekou Kysucou a ide jej inundáciou. Na základe aktualizácie výpočtu priebehu hladín Q_{100} v rieke Kysuca boli navrhnuté opatrenia na ochranu územia proti povodňam nasledovne:

- Úprava toku Kysuce
- Ochranné hrádze toku Kysuce
- Diaľnica je navrhnutá ako hrádza

Tunel Kysuca

Hĺbený tunel Kysuca patrí medzi hlavné objekty stavby. Tunel je navrhnutý v priestore medzi Kysucou a cestou I/11 pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Trasa diaľnice je v predmetnom úseku navrhnutá v tuneli z dôvodu, že Kysucké Nové Mesto nesúhlasilo s vedením trasy diaľnice v úrovni terénu. Na základe rokovaní došlo ku kompromisu a na základe záverov k správe o hodnotení bola v DÚR navrhnutá trasa pod terénom (podjazdom). Vzhľadom na plnenie záverov ÚR v DSP bola niveleta optimalizovaná a došlo k predĺženiu zapustenej časti. Vzhľadom na dĺžku zapustenej časti 584 m bol v zmysle STN 73 7507 Projektovanie tunelov na cestných komunikáciách navrhnutý tunel. Tunel sa realizuje ako hĺbený na celú šírku diaľnice, čiže bude štvorpruhový. Jednotlivé tunelové pásy sú od seba oddelené. Bol realizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum a modelový prieskum režimu podzemných vôd bez tunela a po vybudovaní tunela. Výsledky boli použité pre návrh základovej jamy tunela, návrh konštrukcie tunela a návrh opatrení na elimináciu vplyvu tunela na výšku hladín podzemných vôd. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. Tunel bude vybavený technológiou na európskej úrovni, ktorá zabezpečí prevádzku tunela a to napojenie na elektrickú energiu, vetranie, osvetlenie, bezpečnosť, požiarnu bezpečnosť, riadenie dopravy, odvodnenie tunela.

Ostatné súvisiace stavby a objekty

Úprava preložky cesty I/11

Úprava preložky vyplynula z dopravno-inžinierskych a územných podmienok. Pôvodná trasa preložky cesty I/11 viedla v súčasnej ceste III/50757 v k.ú. Považský Chlmec cez intravilán obce so značným negatívnym dopadom na dotknuté obyvateľstvo. Taktiež aj napojenie preložky cesty I/11 na cestu II/507 riešené úrovňovou križovatkou nebolo možné

Významné terénne úpravy

Terénne úpravy v súvislosti so zásahom stavby diaľnice D3 do prevažne rovinatého územia nemajú významný charakter okrem tunelového úseku - zjazdne a výjazdne rampy zahĺbené pod terén. Trasa diaľnice vzhľadom na limitované technické parametre (smerové a výškové vedenie) prekonáva v dotknutom území najmä tok Kysuce náročnými mostnými objektmi, ktoré sú však optimálne navrhované na územné podmienky s minimálnymi terénnymi úpravami.

Protihlukové opatrenia

Hluková záťaž v okolí trasy diaľnice D3 bola stanovená pomocou predikcie s využitím matematického modelovania a je uvedená v hlukovej štúdii spracovanej v DSP. Prekročenie najvyšších prípustných hladín hluku bolo vypočítané v úsekoch diaľnice D3, preložky cesty I/11 a na prepojení cesty I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste (privádzač) v kontakte s obytnou zástavbou obcí, kde je potrebné realizovať protihlukové opatrenia (steny).

Vyvolané investície

Úpravou trasy diaľnice D3 bolo potrebné modifikovať vyvolané investície, t.j. úpravy a preložky ciest, poľných ciest, úpravy a preložky inžinierskych sietí (vodovody, plynovody, telekomunikačných sietí, nízkonapäťových aj vysokonapäťových elektrických vedení a pod.).

Úpravy povrchových tokov

Vzhľadom na kolíziu a križovanie trasy diaľnice a súvisiacich objektov s povrchovými tokmi, bude potrebné riešiť ich úpravu. V predmetnom úseku D3 bude potrebná okrem vyššie uvedených úprav toku Kysuca aj úprava niekoľkých malých tokov.

VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Súčasný stav

Celé riešené územie je viazané na úzky koridor údolia rieky Kysuca, ktorú v predmetnom úseku diaľnica 4 krát premoštuje. Toto územie má polyfunkčný charakter, pričom výrazný je najmä v okolí mesta Kysucké Nové Mesto. Celá oblasť je pod urbanizačným vplyvom mesta Žiliny ako prirodzeného centra SZ Slovenska. Územím prechádzajú hlavné komunikačné osi I/11, železničná trať (Bratislava - Košice, resp. Žilina - Bohumín), energetické vedenia VVN 400 kV, 110 kV a VTL plynovod. Dopravnú infraštruktúru dopĺňa cca 12 km vzdialené medzinárodné letisko Hričov. 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 Mesta Kysucké Nové Mesto je silno zastavané, kde sa prelínajú prvky priemyselných, sídelných, dopravných plôch, pričom zástavba obcí Radoľa a Budatínska Lehota je v úzkom kontakte s okresným mestom.

Predpokladané vplyvy zmien

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 zmiernujúcimi opatreniami. Pri výstavbe diaľnice bude platiť tento orientačný štandardný postup:

- vytýčenie staveniska, vybudovanie hlavných stavebných dvorov,
- prípravné práce - odstránenie vegetačného krytu, odhumusovanie, demolácie, rekonštrukcie odvodňovacích systémov, prístupové komunikácie,
- preložky a úpravy inžinierskych sietí a vedení v trase budúcej stavby, úpravy, spevnenia a preložky dotknutých vodných tokov,
- budovanie priepustov, odvodňovacích zariadení, chráničiek križujúcich sietí,
- zemné práce - úprava podlažia v prípade jeho nevhodnosti pre budovanie násypov, resp. hĺbenie zárezov,
- postupná výstavba mostných objektov, oporných múrov, tunela,

- cestná kanalizácia, odlučovače ropných látok, čerpace stanice, výtlačné potrubia
- postupné polozenie konštrukčných vrstiev vozovky,
- zahumusovanie a osiatie svahov zemných telies ciest, plôch križovatiek, vegetačné úpravy - výsadba kríkov a stromov,
- oplatenie celého úseku diaľnice,
- dokončovacie práce hlavných stavebných objektov a technologických súborov, mostov a diaľnice (protihlukové steny, informačný a riadiaci systém, záchytné a vodiace zariadenia, dopravné značenie, vegetačné úpravy stredného deliaceho pásu, atď.)
- technická a biologická rekultivácia opustených úsekov ciest a dočasných záberov

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá aj lokalizácia stavebných dvorov, prístupových ciest a dopravných trás pre prísun násypového materiálu a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. Stavebné dvory a skládky humusu budú umiestnené mimo zastavanej zóny popri navrhovanej diaľnici a preložky cesty I/11. Úprava plôch bude pozostávať z ich odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a z následnej rekultivácie plôch dočasného záberu.

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 diaľnice D3 je navrhnutá prevažne v neobývanom území, ale z priestorových dôvodov nebolo možné sa úplne vyhnúť obytnej zástavbe, čoho dôsledkom sú rozsiahle opatrenia na minimalizáciu vplyvov technického charakteru, ale aj zmiernujúcich opatrení, ktoré vyplývajú z majetkovej ujmy (asanácie).

K najzávažnejším negatívnym vplyvom patria asanácie obytných objektov, ktoré dotknutým obyvateľom prinášajú okrem majetkovej ujmy aj značnú psychickú záťaž vplyvom nútenej zmeny prostredia, na ktoré boli zvyknutí. Vplyvom výstavby diaľnice D3 dôjde k dvom asanáciám rodinných domov v Kysuckom Novom Meste. Dôvodom je predĺženie prepojenia cesty I/11 s výhľadovou miestnou komunikáciou pri priemyselnom areáli. O predĺženie požiadali zástupcovia MÚ, aby sa zredukoval prejazd ťažkými vozidlami cez centrum Kysuckého Nového Mesta. Ide o rodinný dom č. pop. 85 a rodinný dom č. pop. 30.

Z územného hľadiska dôjde ku kumulácii nepriaznivých vplyvov dopravy na železničnej trati a cestných komunikáciách - diaľnica D3, cesty I/11 a miestnych komunikácií v priestore mesta Kysucké Nové Mesto, ktoré sa na relatívne malom území viackrát križujú. Na druhej strane sa očakáva zníženie zaťaženia niektorých komunikácií v priestore Kysuckého Nového Mesta a obce

Radofa a Povina, ktoré zabezpečovali dopravu v smere do Čadce a ďalej do Českej republiky, resp. Poľskej republiky.

Pozitívne vplyvy

V priestore mesta Kysucké Nové Mesto, ktoré je v súčasnosti nadmerne zaťažená vplyvmi dopravy, bude znamenať výstavba diaľnice 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 diaľnice 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.

K pozitívnym vplyvom na pohodu života možno vo všeobecnosti priradiť aj skonfortnenie dopravy.

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

Kritériom pre posudzovanie účinkov hluku je vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorá vo vonkajšom priestore v obytnom území stanovuje najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny hluku.

V rámci výstavby diaľnice D3 v posudzovanom úseku budú realizované opatrenia na zníženie hlukovej záťaže územia. Podľa výsledkov hlukovej štúdie výstavba protihlukových clôn zabezpečí dostatočnú akustickú ochranu územia pred nepriaznivými vplyvmi dopravy na diaľnici. V priestore privádzača v Kysuckom Novom Meste sú navrhované dodatočné opatrenia na obytných domoch. Ďalšie opatrenia budú realizované na základe výsledkov monitoringu hluku po uvedení diaľnice do prevádzky.

Údaje z hlukovej štúdie možno zhrnúť nasledovne:

- V zóne nadlimitného hluku sa nachádzajú obytné lokality v obciach/k.ú. Brodno, Vranie, Rudinka, Rudina, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Radofa, Budatínska Lehota, Povina. Prekročenie alebo konkrétna miera prekročenia najvyššej povolenej hladiny hluku je závislá od lokalizačných faktorov posudzovaných plôch voči diaľnici D3, ceste I/11 a privádzača.
- Rozdiel hlukovej záťaže prostredia medzi úplne pohltivým a úplne odrazivým terénom je vo vzťahu k diaľnici premietnutý do výrazne menšieho rozsahu postihu ľavostranného územia diaľnice. V prípade cesty I/11 bude nadlimitným hlukom postihnuté len územie v odrazivom teréne.

- Najväčší dosah hluku z diaľnice D3 na obyvateľstvo bude v husto osídlených častiach Kysuckého Nového Mesta. Zároveň budú intenzívnym hlukom postihnuté tie časti osídlenia, ktoré ležia v bezprostrednej blízkosti diaľnice - Radoľa, Budatínska Lehota, Brodno.
- V zóne nadlimitného hluku v odrazivom aj v pohltivom prostredí sa nachádza obytná lokalita pozdĺž Rudinskej cesty v Kysuckom Novom Meste. Nová trasa privádzača pretína obytnú lokalitu na jej začiatku pozdĺž hranice s vojenským areálom. Obytné objekty na Rudinskej ceste budú najviac hlukom zasiahnutým priestorom. Prekročenie alebo konkrétna miera prekročenia povolenej hladiny hluku je závislá od lokalizačných faktorov posudzovaných lokalít a plôch voči privádzaču.

Na základe výstupov z hlukovej štúdie bolo navrhnuté nasledovné umiestnenie protihlukových stien:

- Protihluková stena na preložke cesty I/11 km 0,420-0,620 vľavo dĺžky 200 m
- Protihluková stena na D3 v km 11,768-12,545 vľavo dĺžky 877 m
- Protihluková stena na D3 v km 11,668-12,818 vpravo dĺžky 1 150 m
- Protihluková stena na D3 v km 12,543-13,268 vľavo dĺžky 725 m
- Protihluková stena na D3 v km 13,443-13,968 vľavo dĺžky 525 m
- Protihluková stena na D3 v km 14,868 -15,418 vľavo dĺžky 550 m
- Protihluková stena na D3 v km 14,643-15,643 vpravo dĺžky 1 000 m
- Protihluková stena na D3 v km 17,268-17,526 vľavo dĺžky 258 m
- Protihluková stena na D3 v km 17,519-17,794 vľavo dĺžky 325 m
- Protihluková stena na D3 v km 18,794-19,319 vľavo dĺžky 252 m
- Protihluková stena na D3 v km 17,430-17,794 vpravo dĺžky 364 m
- Protihluková stena na D3 v km 18,378-18,740 vpravo dĺžky 362 m
- Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,667-1,956 vpravo dĺžky 289 m
- Protihluková stena na preložke cesty I/11 v km 1,643-1,956 vľavo dĺžky 313 m
- Protihluková stena na D3 v km 18,378-18,631 vľavo dĺžky 253 m
- Protihluková stena na D3 v km 19,819-20,245 vpravo dĺžky 426
- Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,883-1,075 vpravo dĺžky 192 m
- Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,883-1,075 vľavo dĺžky 192 m

Ovzdušie

Na znečisťovaní ovzdušia v okolí dopravných trás sa podieľajú jednak škodliviny z výfukových plynov cestných vozidiel, ako aj zvýšená sekundárna prašnosť. Za najvýznamnejšie škodliviny z emisií spaľovacích motorov vo vzťahu k zdraviu ľudí sa vo všeobecnosti považujú oxidy dusíka (NO_x).

Posúdenie vplyvov znečisťovania ovzdušia dopravou bolo realizované na základe rozptylovej štúdie. V zmysle vykonaného modelového výpočtu ku priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok prekračujúcim limitné hodinové hodnoty NO₂ na ochranu zdravia (200 µg.m⁻³) produkovaných dopravou na diaľnici D3 v kumulácii s cestou I/11 dochádza v úseku od križovatky Brodno až po križovatku Kysucké Nové Mesto v celom modelovanom období rokov 2015 až 2040. V najbližšom okolí diaľnice sú dosahované max. hodnoty koncentrácie 434,6 µg.m⁻³ v roku 2030 a 354,6 µg.m⁻³ v roku 2040, čo presahuje limitnú hodnotu. Dotknutá zástavba je však prevažne situovaná mimo vplyv diaľnice, okrem niektorých rodinných domov v Brodne. Ročné limitné hodnoty koncentrácie NO₂ na ochranu zdravia ľudí

(40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) nie sú prekročené. Okrem NO_2 bola modelovaná aj produkcia tuhých častíc PM_{10} od automobilovej dopravy. Limitné hodnoty stanovené na ochranu zdravia ľudí nie sú prekročené (50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Rozptylová štúdia bola modelovaná pre nepriaznivé klimatické podmienky, to znamená, že dosahované hodnoty koncentrácie NO_2 boli simulované pre podmienky, ktoré sa nevyskytujú každý deň v roku.

Z pohľadu pracovného prostredia počas realizácie stavby sú dominantnými rizikami expozícia hluku, vibráciám a práca s chemickými látkami a prípravkami.

Ďalšou oblasťou pracovného prostredia je pracovné ovzdušie. V ovzduší sa najmä pri zemných prácach bude vyskytovať prach. Podľa nariadenia vlády SR č. 355/2006 Z.z. o ochrane zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou chemickým faktorom pri práci je prach zaradený ako pevný aerosól s prevažne fibrogénnym účinkom.

Jednou zo základných povinností zamestnávateľa vo vzťahu k uvedeným rizikám bude vykonať kategorizáciu činností z hľadiska zdravotných rizík v zmysle vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 448/2007 Z.z. o podrobnostiach o faktoroch práce a pracovného prostredia vo vzťahu ku kategorizácii pracovných činností a o náležitostiach návrhu na zaradenie pracovných činností do kategórií z hľadiska zdravotných rizík.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby diaľnice 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 modifikovaná trasa diaľnice je vedená v morfológicky nenáročnom území. Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia cesty (násyp, zárez, most, tunel) a geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Inžinierskogeologické pomery v trase diaľnice boli podrobne zhodnotené viacerými etapami prieskumov v rámci DSP. Na základe prieskumu boli odporúčané spôsoby zakladania jednotlivých objektov.

Špecifickým zásahom do horninového prostredia bude výstavba hĺbeného tunela Kysuca. Tunel je navrhnutý v priestore medzi riekou Kysuca a cestou I/11, pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. V rámci projektovej prípravy bol realizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum, na základe ktorého boli stanovené podmienky zakladania objektu. Pri realizácii navrhovaných opatrení nedôjde k narušeniu horninového prostredia, ktoré by mohlo znamenať riziko z hľadiska realizácie stavby alebo ohrozenia životného prostredia.

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 späť do násypov bude potrebné uložiť na depóniách alebo použiť ako tesniacu vrstvu na skládke v Považskom Chlmcí.

Znečistenie horninového prostredia

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 podlažia). 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

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nevyvolá vplyvy na prvky miestnej klímy.

Vplyvy na ovzdušie

Zmena činnosti podľa rozptylovej štúdie nebude významne ovplyvňovať súčasnú kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Výsledné posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na znečistenie ovzdušia je súčasťou rozptylovej štúdie uvedenej v DSP.

Vplyvy na vodné pomery

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

K zásahu do povrchových vodných tokov dôjde pri výstavbe mostných konštrukcií a priepustov. Všetky konštrukcie cez vodné toky boli posúdené hydrotechnickým výpočtom a navrhnuté tak, aby vyhovovali 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 **protipovodňový 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 uhl'ovodíkmi (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 diaľnicu, resp. pri výstavbe tunela. Jedná sa o nasledovné toky:

- rieka Kysuca
- Vadičovský 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 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z. z. 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 náviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Trasa diaľnice je vedená v celom úseku v inundačnom území rieky Kysuca. Z toho dôvodu boli po aktualizácii prepočtu priebehu hladín Q_{100} navrhnuté rozsiahle úpravy brehov rieky Kysuca a prítokov Snežnica, Neslušanka, Vadičovský potok, Dolinský potok, Povinka a Podhájsky potok.

Podzemné vody

V etape výstavby je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach (hĺbenie zárezov a budovanie tunela). 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 prevažnej časti trasy D3 sa ovplyvnenie režimu podzemnej vody neočakáva, nakoľko trasa diaľnice je vedená v násype.

Špecifickým zásahom do zvodneného prostredia bude výstavba hĺbeného tunela Kysuca. Tunel je navrhnutý v priestore medzi riekou Kysuca a cestou I/11, pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami. Predpokladané vzdutie podzemných vôd spôsobené vytvorením nepriepustnej bariéry bude eliminované vybudovaním pozdĺžneho hĺbkového drénu zo strany Radole a Budatínskej Lehoty, ktorý bude zaústený do Kysuce.

Za účelom posúdenia vplyvu tunela Kysuca na podzemné vody a osobitne na vodárenský zdroj Radoľa bola spracovaná hydrogeologická štúdia v rámci DSP. V záveroch štúdie sa konštatuje, že, po realizácii vyššie uvedených navrhovaných opatrení sa bude udržiavať stav v blízkosti drénov na úrovni 10 ročnej vody.

Pri stavoch nižších ako 10 ročná voda budú hladiny podzemnej vody oproti prirodzenému stavu vzduť pod úroveň 10 ročnej vody. V hornej časti Radole bude hladina podzemnej vody pri stavoch nad 10 ročnou vodou oproti prirodzenému stavu znižovaná.

Pri stavoch pod 10 ročnou vodou bude hladina podzemnej vody mierne zdúvaná, pričom v najvrchnejšej časti bude prakticky minimálne zmenená. V blízkosti drénov (telesa tunela) podľa modelového riešenia sa predpokladá mierne vzduť hladiny. Vo väčšej vzdialenosti od drénov sa budú pomery v hladinovom režime meniť oproti pôvodnému stavu rôzne, v závislosti od prítoku v Kysuci. V najvrchnejšej časti obce budú stavy podzemných vôd nezmenené.

Výstavbou tunela Kysuca a ostatných prislúchajúcich stavieb nastane určitá zmena v hydrogeologických pomeroch hodnoteného územia. Je možné predpokladať mierne zmeny kvalitatívnych i kvantitatívnych vlastností podzemných vôd. Na základe súčasného poznania problematiky je však predpoklad, že tieto zmeny sa nedotknú negatívne vodných zdrojov v území.

Ochrana vodárenských zdrojov

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

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

Otázke ochrany vodárenských zdrojov bola v rámci jednotlivých etáp projektovej prípravy venovaná mimoriadna pozornosť. Realizovaných bolo niekoľko etáp hydrogeologického prieskumu, ktorých výsledky boli zosumarizované v hydrogeologickom posudku „*Vplyv diaľnice D3 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto v úseku Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto na existujúce vodné zdroje*”.

Trasa diaľnice je v hodnotenom území projektovanú údolím rieky Kysuca. Štrkopiesčité náplavy rieky Kysuca, prípadne jej významných prítokov predstavujú v tejto oblasti vodohospodársky významné prostredie. Podzemné vody pre vodné zdroje sa nachádzajú v takýchto zvodnených horninách. Tieto kvartérne štrkopiesčité sedimenty sú však s pohľadu možného rizika ohrozenia kvality radené medzi komplexy extrémne zraniteľné.

Vodný zdroj Rudina s ochranným pásmom I. stupňa bude oddelený od telesa diaľnice ochrannou hrádzou, navyše medzi vodným zdrojom a telesom projektovanej diaľnice sa nachádza vodný tok Kysuca. V oblasti vodných zdrojov v Radoli bude diaľnica vedená tunelom, priame potencionálne ohrozenie prevádzkou diaľnice tu nehrozí. V oblasti vodného zdroja Kysucké Nové Mesto bude trasa diaľnice najbližšie vedená popri vrtoch HŠK-1 a HŠK-2. Diaľnica je v tejto oblasti vedená násypom vo výške 4 - 6 m. Pri maximálnom priblížení je trasa diaľnice oddelená od ochranného pásma I. stupňa vodných zdrojov oplotením a poľnou cestou.

V oblasti vodného zdroja Rudina úpravou toku Kysuca v riečnom km 5,035 - 5,930 (diaľničný km 14,490 - 15,355) bude potrebné mierne revidovať spoločnú hranicu PHO II. stupňa - vnútorné i vonkajšie na JV okraji, kde hranica prechádza pozdĺž toku Kysuca. V mieste mierneho ľavotočivého ohybu Kysuce SV od vrtu ŠR-2 sa bude riečne koryto rozširovať o niekoľko metrov smerom k vodnému zdroju, preto bude aj hranica ochranného pásma, ktorá je v tomto úseku vedená pozdĺž Kysuce, posunutá smerom k vodnému zdroju, tzn. zmenší sa mierne plocha PHO II. stupňa - vnútorného i vonkajšieho. Táto zmena ochranného pásma nebude mať žiadny negatívny vplyv na vodné zdroje. Navrhované riešenie výstavby diaľnice vedúcej cez ochranné pásma vodných zdrojov Radoľa a Kysucké Nové Mesto je bez návrhu zmeny rozsahu ich súčasných hraníc.

Výstavbou diaľnice dôjde v oblasti VZ Podháj k likvidácii 2 studní KM-2 a KM-11, ktoré sú nahradené hydrogeologickými vrtmi (studne) KM 16, KM 17 a KM 18. V súčasnej dobe je na odsúhlasení zmena PHO, ktorá bude mimo trasy diaľnice.

Uvedený posudok definuje súbor opatrení na ochranu podzemných vôd počas výstavby diaľnice v jednotlivých ochranných pásmach, ktoré boli zapracované do projektovanej dokumentácie stavby. Jedná sa predovšetkým o opatrenia preventívneho charakteru (monitoring, opatrenia na ochranu vôd pred znečistením, havarijný plán), ale aj konkrétne technické opatrenia na zvýšenie účinnosti ochrany vôd.

Ochrana podľa osobitných predpisov

V zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách sa záujmové územie nachádza v chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy - Javorníky, vyhlásenej nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. o niektorých chránených oblastiach prírodnej akumulácie vôd. Výstavba cestných komunikácií nespadá do činností, na ktoré sa vzťahuje zákaz podľa ustanovení uvedeného predpisu.

Vplyv prevádzky diaľnice na povrchové a podzemné vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia diaľničného telesa. Odvodnenie dažďových vôd z povrchu diaľnice a mostov je riešené zaústením do dažďovej kanalizácie diaľnice a po jej prečistení v odlučovačoch ropných látok bude vyvedená do okolitých recipientov.

Vplyvy na pôdu

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. Zmena celkového záberu pôdy oproti stavu posúdenému v roku 1997 je obtiažne identifikovateľná, nakoľko v správe o hodnotení bol uvedený záber v rámci úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto.

Zábery pôdy navrhovanej zmeny činnosti

Kataster	zábery celkom v ha	Záber PPF			Záber LPF		
		trvalý záber v ha	dočasný záber v ha	záber do 1 roka v ha	trvalý záber v ha	dočasný záber v ha	záber do 1 roka v ha
Vranie	4,1895	0,0738	0,0186	0	0	0,0020	0
Budatín	9,7245	1,1572	0,0107	1,3549	0,2956	0	0,1604
Považský Chlmec	8,9553	0	0,0011	0	0	0	0,0110
Brodno	43,7517	10,3578	5,7092	1,4859	4,5477	1,2811	0,2294
Rudinka	0,6292	0,2482	0,0374	0,009	0	0	0
Oškerda	8,3152	2,7430	0,0229	0,2761	1,9077	0,3406	0,0120
Budatínska Lehota	8,4102	0	0	0,067	0	0	0,0242
Kysucké Nové Mesto	41,0595	19,4115	1,7670	3,4352	3,4089	0,9385	0,1812
Radol'a	8,5162	0,0227	0,0316	0,1648	0	0	0,0378
Povina	6,9171	3,2190	0,3866	0,0857	0	0	0
Kysucký Lieskovec	3,6977	3,6966	1,1484	0,0211	0	0	0
Celkom	144,1661	40,9296	9,1335	6,8997	10,1599	2,5622	0,6560

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.

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.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

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 invázných druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravné sprístupnených oblastiach)

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

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 možnosti 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 výrubu 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 m² sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu. 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 (mimo lesné pozemky) 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.

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.

Spoločenská hodnota dotknutých drevín bola vyčíslená na základe inventarizácie drevín na hodnotu 3 259 167,92 €.

Inventarizácia jednotlivých drevín rastúcich mimo les v zábere stavby je prehľadne spracovaná za jednotlivé katastrálne územia v dokumentácii „*Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les, Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto*“ (Zvädelik, marec 2007).

Spoločenská hodnota biotopov

Spoločenská hodnota sa určuje podľa prílohy č. 1 k vyhláške č. 579/2008 Z. z. Zoznam a spoločenská hodnota biotopov národného významu, biotopov európskeho významu a prioritných biotopov, v ktorej je určená finančná náhrada za jednotku plochy (m²) 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 boli zistené 3 typy biotopov:

- Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 91EO) - prioritný biotop európskeho významu - záber predstavuje 121 943 m²,
- Br 2 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov (kód NATURA 3220) - biotop európskeho významu - záber predstavuje 9 150 m²,
- Kr 9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd - biotop národného významu - záber predstavuje 35 924 m².

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

Posudzovaná činnosť zasahuje do biotopov národného a európskeho významu. Jedným z nich je aj prioritný biotop európskeho významu (Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy). V porovnaní s pôvodným trasovaním dôjde k miernemu nárastu záberov biotopov na úrovni cca do 5 %, ktoré je spôsobené hlavne vyvolanými investíciami, akými sú napr. úpravy toku Kysuce a preložkami ciest.

V celom území sa však nenachádza žiadne chránené územie európskeho významu a zvýšeným záberom nedôjde k takým nepriaznivým vplyvom, ktoré by mali za následok narušenie integrity území sústavy NATURA 2000 (v zmysle Smernice o biotopoch, článku 6.3 a 6.4). Zároveň zostanú zachované vyššie uvedené biotopy na podstatnej časti riešeného územia a realizácia navrhovanej činnosti v upravenej forme nebude mať negatívne dopady na integritu celej lokality.

Prehľad jednotlivých biotopov a záberov je prehľadne spracovaný v DSP - *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu*.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Výstavbou diaľnice dôjde k zásahu do scenérie krajiny, a to predovšetkým pri budovaní mohutných telies križovatiek 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, cesty I/11, ktorá v úseku pri Brodne 4-pruhová v danom úseku vznikne dominantný prvok v krajine v priestore križovatky Žilina - Brodno, s vetvou preložky cesty I/11. Vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné zmierniť atraktívnym architektonickým riešením a vegetačnými úpravami.

Začlenenie diaľnice i ostatných cestných objektov do krajiny bude spočívať predovšetkým v realizácii vegetačných úprav, ktoré budú plniť aj funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernenia negatívnych vplyvov dopravy na prírodné i životné prostredie (zachytávanie exhalátov a čiastočne aj hluku). V miestach migrácie zveri bude riešená vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri pod mostné objekty diaľnice. Uvedené opatrenia zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispejú k začleneniu stavby do krajiny.

Oproti pôvodne posúdenému riešeniu dôjde k čiastočnému zlepšeniu stavu z hľadiska vnímania diaľničného telesa obyvateľstvom v priestore medzi Kysuckým Novým Mestom a Radol'ou, kde dôjde k zapusteniu diaľnice tunelom Kysuca.

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, diaľnica len 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 Českou republikou, resp. Poľskom.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Trasa diaľnice sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR. V území boli navrhovanou diaľnicou D3 identifikované tieto strety s chránenými úzermi, resp. ich ochrannými pásmami:

km 13,350 - Prírodná rezervácia Rochovica

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 110 m od chráneného územia (ochranné pásmo sa nachádza na západnej strane chráneného územia, mimo posudzovanú činnosť). Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 30 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/50757.

- 1 Vplyvy počas výstavby
Minimálne - hluková záťaž veľmi malej intenzity.
- 2 Počas prevádzky
Bariérový efekt smerom k vrchu Brodnianka.

km 13,56 - Prírodná rezervácia Brodnianka

Diaľnica D3 je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 353 m od chráneného územia a 325 m od jeho ochranného pásma. Preložka cesty I/11 je trasovaná vo vzdialenosti cca 319 m od chráneného územia a 230 m od jeho ochranného pásma.

- 3 Vplyvy počas výstavby
Priame vplyvy nepredpokladáme.
- 4 Počas prevádzky
Bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica.

km 13,35 - 14,00 - Prírodná pamiatka Kysucká brána

Chránené územie je tvorené 2 časťami, pričom jedna sa nachádza na pravom brehu a druhá (menšia) na ľavom brehu rieky Kysuca. Čo sa týka časti územia na pravom brehu rieky Kysuca,

posudzovaná činnosť (v km 13,35) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 103 m od chráneného územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/50757. Čo sa týka časti územia na ľavom brehu rieky Kysuca, posudzovaná činnosť (v km 14,00) je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 18 m od chráneného územia.

5 Vplyvy počas výstavby

Priame vplyvy nepredpokladáme.

6 Počas prevádzky

Bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica a Brodnianka. Vzhľadom k charakteru ochrany geologických vrstiev PP predpokladáme jedine vplyv imisií s možným veľmi malým dopadom na chránený geologický odkryv.

V území boli navrhovanou **preložkou cesty I/11** identifikované tieto strety s chránenými územiami, resp. ich ochrannými pásmami:

km 3,12 - Prírodná pamiatka Kysucká brána

Preložka komunikácie I/11 vedie západne od PP paralelne s trasou D3.

7 Vplyvy počas výstavby

Preložka je navrhovaná v tesnej blízkosti PP. Trasa preložky je v tomto úseku vedená rovnako ako v pôvodnej trase posudzovanej v správe o hodnotení. Stavebná činnosť si vyžiada citlivý prístup, aby nedošlo k priamym zásahom do chráneného územia a bol naďalej zabezpečený prístup k územiu.

8 Počas prevádzky

Bariérový efekt smerom k vrchu Rochovica a Brodnianka. Vzhľadom k charakteru ochrany geologických vrstiev PP predpokladáme jedine vplyv imisií s možným veľmi malým dopadom na chránený geologický odkryv.

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 navrhovanej trasy D3.

Najbližšie chránené územia Natura 2000 sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 8,7 - 12,5 km od riešeného územia, z toho dôvodu neočakávame ani kumulatívne vplyvy.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná zmena trasy diaľnice sa dotýka, resp. križuje niektoré prvky územného systému ekologickej stability, ktoré sú uvedené v dokumentácii ÚSES-u dotknutých krajov, okresov, obcí. 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.

km 15,000; 16,600; 17,200; 18,900; 19,700; 20,270 - nadregionálny biokoridor rieka Kysuca, genofondová lokalita Kysuca (ZA 7)

Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké N. Mesto pretína NRBK Kysuca na 4 miestach v km 15,0, 17,2, 18,9 a 20,3 kde sú navrhnuté mostné objekty. Okrem diaľnice je plánované premostenie aj na dvoch miestach a to v km 16,6 D3 na prepojení ciest I/11 a miestnej komunikácie v km 19,7 D3 na ceste III/01164. Priamych zásahov do GL v súvislosti s realizáciou výstavby diaľnice sa týkajú aj úpravy toku Kysuce.

9 Vplyvy počas výstavby

Vplyvy sa týkajú hlavne priamych zásahov do vodného toku pri výstavbe mostných objektov. Nový zásah v porovnaní s pôvodným návrhom diaľnice predstavujú vyvolané investície - akými sú úpravy toku rieky Kysuca a jej prítokov. Bude nevyhnutné

dodržiavať všetky technické opatrenia, aby nedošlo k znečisteniu vodného toku a boli minimalizované zásahy do brehových porastov.

10 Počas prevádzky

Vplyv hluku a imisná záťaž v kontaktnej časti, vznik bariérového efektu nebude významnejší ako pri pôvodnej trase. Bariérový vplyv nepredstavuje taký významný zásah do biokoridoru aby došlo k podstatnému zhoršeniu biokoridorových funkcií samotného toku.

km 13,380 - 14,100 - nadregionálne biocentrum Ľadonhora - Brodnianka (NRBc 3)

NRBc prechádza v riešenom území z vrchu Brodnianka cez cestu I/11, napája sa na NRBk Kysuca a ďalej prechádza cez vrch Rochovica. Trasa diaľnice križuje v tejto časti územie NRBc.

11 Vplyvy počas výstavby

Diaľnica vedie naprieč biocentra medzi PR Rochovica a PR Brodnianka. V km 13,500 je riešený most nad ŽSR, preto bude bariérový efekt medzi oboma lokalitami na rovnakej úrovni ako v súčasnosti. Trasa D3 ostáva v trase antropicky silno atakovaného územia. Významný bude vplyv hluku na biotu počas stavebných prác.

12 Počas prevádzky

Vplyv hluku a imisná záťaž v kontaktnej časti. Trasovanie preložky cesty I/11 je identické a bariérový efekt tejto cesty bude závisieť od intenzity dopravy, ktorá by mala byť v porovnaní so súčasným stavom podstatne nižšia.

km 13,275 - 13,730 - genofondové lokality Rochovica (ZA 5) a Brodnianka (ZA 6)

Trasa D3 prechádza v pôvodnej trase, vzdialenosti sú identické ako pri chránených územiach. Ani jedna z lokalít nie je priamo dotknutá.

13 Vplyvy počas výstavby

Významný bude vplyv hluku na biotu počas stavebných prác.

14 Počas prevádzky

Bariérový efekt medzi oboma lokalitami predĺžený o novú šírku komunikácie a závislý od intenzity dopravy. Významnejšie narušenie biokoridrovej funkcie oproti súčasnému stavu však nepredpokladáme.

km 15,000 - 15,220 - genofondová lokalita Lužný les pri Rudinke (KM 35)

Posudzovaná trasa pretína časť GL, ktorá je tvorená lužným lesom v blízkosti toku Kysuce.

15 Vplyvy počas výstavby

Diaľnica zasiahne do brehových ekosystémov v alúviu Kysuce (lúčny biotop v sukcesnom štádiu zárastu vrbinami), dôjde k likvidácii krovitých porastov GL. K zásahom dôjde len v severnej časti GL, pričom zostane naďalej zachovaná podstatná časť lokality. Genofondovou lokalitou preteká potok Neslušanka, ktorý možno zaradiť medzi lokálne biokoridory územia. Vyvolané investície predstavuje aj úprava časti koryta Neslušanky v dĺžke cca 406 m, ako aj pravostrannej hrádze v dĺžke 457 m, cieľom ktorej je ochrana obce Rudina a tiež vodného zdroja proti povodňam.

16 Počas prevádzky

Oproti súčasnému stavu očakávame väčšiu hlukovú a imisnú záťaž ekosystému.

Lokálne biokoridory

Okrem potoka Neslušanka, dôjde k úpravám aj na potokoch: Snežnica, Dolinský potok, Vadičovský potok, Povinský potok, a Podhájsky potok. Z pohľadu prvkov ÚSES ich možno zaradiť do kategórie lokálny biokoridor. Citlivo zrealizovanými úpravami korýt uvedených potokov nepredpokladáme zhoršenie ich biokoridorových funkcií.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme

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

Priemysel a služby

Upravená trasa diaľnice D3 sa vyhyba južnej priemyselnej zóne v Kysuckom Novom Meste. Pre jej ďalší rozvoj je dôležité umiestnenie križovatky Kysucké Nové Mesto, ktorá v značnej miere odľahčí súčasnú križovatku v Radoli. Napriek tomu v niektorých miestach vplyvom výstavby diaľnice dôjde k asanácii objektov prevažne nevýrobných služieb.

V úseku diaľnice D3 km 11,500 - 13,500 bude pôvodná cesta I/11 preložená. Preložka cesty I/11 v km 1,450 - 1,600 zasahuje do areálu školy, kde sa nachádzajú malé objekty - prečerpávacía stanica a podzemná kalová nádrž, ktoré budú asanované. Pre uvoľnenie staveniska bude asanované jestvujúce opltenie.

V km 17,550 - 17,675 sa nachádza čerpacia stanica pohonných hmôt. Na základe predošlých dohôd je potrebné odstrániť: predajňu benzínovej stanice, prestrešené čerpacie stojany, zásobníky pohonných hmôt, ORL a spevnené plochy.

V km 18,000 - 18,100 prechádza trasa pod pôvodným terénom v objekte tunela Kysuca. Tunel bude budovaný v otvorenej jame. Pre uvoľnenie staveniska je potrebné asanovať objekty ležiace v areáli Automotoklubu v Budatínskej Lehote. Jedná sa o oceľovú halu, účelové sklady, garáže, unimobunky, plechový sklad a opltenie.

V km 18,100 - 18,220 nadväzuje na predchádzajúci úsek v mieste, kde sa nachádza areál strediska údržby SSC Čadca. Pre uvoľnenie staveniska je potrebné asanovať prevádzkovú budovu, umývaciu betónovú rampu, sklad piesku a iných posypových materiálov s garážami, unimobunky, opltenie a priľahlé živičné plochy.

Rekreačné využitie územia

Trasa diaľnice D3, ani preložka cesty I/11 nezasahuje do žiadneho rekreačného areálu, resp. objektu.

Hlavným vplyvom zostávajú úpravy koryta rieky Kysuce, ktorá je vyhľadávaným lovným revírom. Obmedzenie športového rybolovu očakávame najmä počas výstavby diaľnice pri samotných úpravách jej koryta. Stavebný ruch a vibrácie pravdepodobne znemožnia prevádzkovanie športového rybolovu v dotknutých úsekoch.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky neočakávame.

Vplyvy na archeologické náleziská

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP bolo priamo v koridore trasy dokumentovaných 8 archeologických lokalít. Okrem toho boli v okolí trasy zistené ďalšie 2 lokality.

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 formou sond pomocou mechanizmu, napr. UDS s plochou lyžicou.

Na dokumentovaných plochách je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v časovom predstihu pred samotnými zemnými prácami. Tým sa predíde nielen zničeniu archeologických situácií, ale zároveň nedôjde k časovým stratám pri budovaní diaľnice.

Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezku podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v súlade s § 127 stavebného zákona.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Vplyvy na významnú geologickú a paleontologickú lokalitu Kysucká brána sú popísané v časti vplyvov na chránené územia.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy neočakávame.

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 (Brodno, Rudina, Kysucké Nové Mesto, Radol'a, Budatínska Lehota, Povina)
- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- nároky na zdroje surovín
- ovplyvnenie povrchových a podzemných vôd
- vplyvy na biotopy európskeho a národného významu
- kontakt s chráneným územím
- kontakt s archeologickými lokalitami
- výrub stromov
- tvorba odpadov.

Počas prevádzky

- hluk
- emisie
- bariérový efekt

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny v trasovaní diaľnice z hľadiska ich významnosti možno považovať za porovnateľné, resp. v niektorých úsekoch diaľnice priaznivejšie ako boli identifikované pre variant v procese posudzovania.

Identifikované vplyvy modifikovanej trasy diaľnice (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, pričom zmeny v trasovaní diaľnice, ktoré vyplývajú z požiadaviek procesu posudzovania základného variantu (TŠ, EIA, záverečné

stanovisko) a zo stanovísk, požiadaviek a pripomienok orgánov, organizácií a obcí počas spracovania DÚR a DSP prispeli k optimalizácii technicko-environmentálneho vedenia trasy diaľnice oproti pôvodnému variantu.

Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DÚR a DSP, modifikácia trasy diaľnice 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,
- 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.

Niektoré z týchto vplyvov pôsobia kumulatívne so súčasnými aktivitami a procesmi v území. Jedná sa predovšetkým o kumulatívny vplyv hluku a emisií z cestnej dopravy. Kumulatívny vplyv s ostatnými plánovanými činnosťami v území v súčasnosti nie je známy.

Uvedené vplyvy budú zmiernené, resp. eliminované súborom technických, organizačných a zmierňujúcich opatrení.

Porovnanie variantov

Úpravy vedenia diaľnice možno charakterizovať ako zmeny technického riešenia, ktoré sú spojené s obdobnými vplyvmi na životné prostredie, ako boli identifikované v procese posudzovania v roku 1997. Modifikovaná trasa diaľnice, ktorá je vedená v úzkom koridore ako pôvodný variant, však bola optimalizovaná a prispela tak pozitívne k zníženiu negatívnych vplyvov najmä v priestore mesta Kysucké Nové Mesto, kde je najvýraznejšou zmenou trasovanie diaľnice v km 17,794 - 18,378 hĺbeným tunelom za účelom eliminácie kumulatívnych vplyvov v relatívne malom priestore obce Radoľa, mesta Kysucké Nové Mesto a časti Budatínska Lehota. K ďalším pozitívam priradíme rozsah protihlukových opatrení.

Zvýšenie negatívneho vplyvu na životné prostredie oproti pôvodnému riešeniu nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti. Celkovo tak možno modifikovaný variant rýchlostnej cesty D3 považovať za environmentálne a socio-ekonomicky výhodnejší. Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny v trasovaní diaľnice z hľadiska ich významnosti možno považovať za porovnateľné. Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DÚR a DSP, modifikácia trasy diaľnice v predmetnom úseku predstavuje vyvážené riešenie medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

Opatrenia na ochranu životného prostredia

Zmierňujúce opatrenia

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov diaľnice 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:

- *opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,*
- *opatrenia na zníženie prašnosti a hluku počas výstavby,*
- *opatrenia na zníženie rizík vyplývajúcich z interakcie stavby s horninovým prostredím,*
- *atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny,*
- *zníženie bariérového efektu,*
- *archeologický prieskum,*
- *zníženie prevádzkových rizík.*

Ďalej je potrebné dodržať opatrenia vyplývajúce z procesu posudzovania, uvedené v Záverečnom stanovisku s dôrazom na minimalizáciu vplyvov na obyvateľov počas výstavby.

Náhrady

Súčasťou realizácie diaľnice D3 sú aj náhrady za majetkovú ujmu trvalého záberu pozemkov, demolácie objektov, nevyhnutný výrub drevín a náhrady za stratu produkcie poľnohospodárskej a lesohospodárskej výroby na dočasne zabratom PPF a LPF.

Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou

Mestský úrad v Žiline listom č. 36828/2012-68991/2012-OHA-Krj zo dňa 17.12.2012 potvrdil súlad územnoplánovacej dokumentácie Mesta Žilina so zmenou navrhovanej činnosti a súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti bez pripomienok.

Mestský úrad v Kysuckom Novom Meste listom č. 3217/12/03 zo dňa 7.12.2012 potvrdil súlad územnoplánovacej dokumentácie Kysucké Nové Mesto so zmenou navrhovanej činnosti a súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti bez pripomienok.

Vyjadrenie dotknutého štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny

Obvodný úrad životného prostredia v Žiline, list č. 1900/2013/326 z 21.02.2013

V stanovisku uvádza, že zmena navrhovanej činnosti je vedená v území s 1. stupňom ochrany podľa zákona o ochrane prírody a krajiny. Požaduje dodržať podmienky (výstavbu ekoduktu) ako uviedol k tejto problematike v liste zo dňa 21.09. 2012.

Obvodný úrad životného prostredia v Žilina list č. 1900/2013/322 zo dňa 21.1.2013

Z hľadiska štátnej správy ochrany prírody a krajiny požaduje naprojektovať ekodukt cca v km 21,9-22,0 ako kompenzáciu negatívnych vplyvov výstavby diaľnice na migráciu zveri a ÚSES

Stanovisko verejnosti

Verejnosť sa k *Oznámeniu o zmene* počas doby pripomienkovania nevyjadrila, ani nezaslala stanovisko.

Toto vyjadrenie je podkladom pre konania podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov.

S pozdravom

RNDr. Gabriel Nižňanský

riaditeľ odboru

Na vedomie

1. MDV a RR SR, Oddelenie regulácie pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
2. Obec Rudinka, obecný úrad, Rudinka 118, 023 31 Rudina
3. Obec Radoľa, obecný úrad, Vadičovská cesta 4, 023 36 Radoľa
4. Mesto Kysucké Nové Mesto, Mestský úrad, Nám. slobody 94, 024 01 Kysucké Nové Mesto (aj pre MČ Budatínska Lehota a MČ Oškerda)
5. Obec Kysucký Lieskovec, obecný rad, Kysucký Lieskovec 129, 023 34 Kysucký Lieskovec
6. Mesto Žilina, Mestský úrad, Nám. obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina (aj pre MČ Považský Chlmec, MČ Brodno, MČ Budatín, MČ Vranie)
7. Obec Povina, obecný úrad, dom č. 155, 023 33 Povina