GEOCONSULT, spol. s r.o.
inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Tomášikova 10/E, 821 03 Bratislava

DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) – KYSUCKÉ NOVÉ MESTO, PRIVÁDZAČ

VYHODNOTENIE SPÔSOBU ZAPRACOVANIA PODMIENOK URČENÝCH V ZÁVEREČNOM STANOVISKU MŽP SR

V ZMYSLE §140c, ods. 2 ZÁKONA Č 50/1976 Zb. O ÚZMENOM PLÁNOVANÍ A STAVEBNOM PORIADKU (STAVEBNÝ ZÁKON)

BRATISLAVA, FEBRUÁR 2020

O B S A H

I. Základné údaje 3

1. Názov stavby 3
2. Stupeň projektovej dokumentácie 3
3. Zoznam stavebných objektov 3
4. Záverečné stanovisko k dokumentácii EIA 4
5. Rozhodnutie MŽP SR k dokumentácii, v ktorom boli posúdené zmeny 4
6. Stavebné povolenie 4
7. Súlad so zábermi stavby 5
8. Stručný popis technického riešenia 5

II. Vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok určených v záverečnom stanovisku MŽP SR 11

1. Podmienky určené v Záverečnom stanovisku MŽP SR 11
2. Podmienky určené v Rozhodnutí MŽP SR k zmene navrhovanej činnosti 11
3. Závery 23

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

1. Názov stavby

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

2. Stupeň projektovej dokumentácie

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)

3. Zoznam stavebných objektov

Stavba privádzača sa člení na nasledujúce časti:

Por. číslo	Objekt	Názov objektu	Klasifikácia stavieb
1	021	Demolácia rodinných domov v Kysuckom Novom Meste	2111
2	025	Rekultivácia dočasných záberov	2111
	025.1	Rekultivácia dočasných záberov v k.ú. Radoľa (lesný pozemok)	2111
3	036	Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	2111
4	113	Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste	2111
5	117	Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke	2111
		117.1 Cestná dopravná signalizácia	2111
6	137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste	2112
7	160	Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy	2111
8	161	Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy	2111
9	162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií	2112
10	231	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou	2141
11	232	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3	2141
12	246	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR	2141
13	276	Zárubný múr na časti stavby č.113	2111
14	304	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo	2111
15	305	Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo	2111
16	376	Úprava Dolinského potoka	2152
17	524	Úprava kanalizácií v mieste okružnej križovatky	2223
18	543	Úprava vodovodu DN 800 v km 15,830-16,700 D3	2212
19	591	Úprava miestneho vodovodu v mieste okružnej križovatky	2222
20	680	Preložka prípojky VN k TS Penta km 0,920 prepojenia c.I/11 a MK	2214
21	681	Osvetlenie okružnej križovatky	2111
22	684	Preložka VN 22 kV km 0,760 prepojenia c.I/11 a MK	2214
23	718	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900	2121
		718-01 Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 - dočasná úprava	2121

		718-02 Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 - definitívna úprava	2121
		718-03 Úprava ZOK ŽSR	2121
24	729	Úprava DOK vedenia	2213
25	747	Prekládka TF kábla v km 0,100 privádzača KNM - juh	2224
26	748	Úprava TF metalického vedenia	2224
27	784	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 257,900	2121
28	790	Prekládka DK a DKK v km 0,100 privádzač KNM - juh	2213
29	803	Úprava VTL plynovodu v km 1,330 prepojenia c.I/11 a MK	2211
30	804	Preložka STL plynovodu v km 0,958 prepojenia c.I/11 a MK	2221
31	829	Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500	2112
32	833	Zjazdy na stavenisko z cesty I/11	2112

4. Záverečné stanovisko k dokumentácii EIA

Správa o hodnotení Diaľnica D18 (D3) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto bola vypracovaná spoločnosťou Enviconsult, spol. s r.o. Žilina v 10/1997. Záverečné stanovisko MŽP SR bolo vydané dňa 27.7.1998.

5. Rozhodnutie MŽP SR k dokumentácii, v ktorom boli posúdené zmeny

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 z technickej štúdie a jej doplnenia, resp. na úrovni procesu posudzovania (Správa o hodnotení). Na základe toho bola vypracované „Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ (Geoconsult, s.r.o. 2013).

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

6. Stavebné povolenie

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

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

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

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

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

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

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

7. Súlad so zábermi stavby

Zábery pozemkov sú v súlade s územným rozhodnutím.

8. Stručný popis technického riešenia

Účelom stavby je odľahčenie jestvujúceho vstupu do Kysuckého Nového Mesta z cesty I/11, ktorý je v súčasnosti len jeden v obci Radoľa po ceste III/2052. Jestvujúca úrovňová križovatka ciest I/11 a III/2052 je kapacitne nevyhovujúca, čo spôsobuje rozsiahle dopravné problémy ako na ceste I/11 tak aj v Kysuckom Novom Meste. Zároveň bude zabezpečená logistika veľkých podnikov v priemyselnej zóne Kysuckého Nového Mesta ako aj zlepšená bezpečnosť obyvateľov mesta.

Cieľom stavby je urýchliť výstavbu privádzača za účelom odľahčenia jestvujúceho vstupu do Kysuckého Nového Mesta z cesty I/11, ktorý je v súčasnosti len jeden v obci Radoľa po ceste III/2052. Jestvujúca úrovňová križovatka ciest I/11 a III/2052 je kapacitne nevyhovujúca, čo spôsobuje rozsiahle dopravné problémy ako na ceste I/11 tak aj v Kysuckom Novom Meste.

V širšom kontexte vybudovaním privádzača a najmä súvisiaceho úseku diaľnice D3 sa bude postupne dobudovávať základný diaľničný ťah. Tým sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu a zvýši plynulosť, rýchlosť a zároveň bezpečnosť cestnej premávky.

Po ukončení výstavby privádzača a súvisiaceho úseku diaľnice D3 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/11. Vybudovaním diaľničnej siete sa vytvoria možnosti lepšieho ekonomického rastu tohto regiónu.

Technické riešenie stavebných objektov je v súlade s vydaným rozhodnutím o umiestnení stavby. V zmysle vypracovanej dokumentácie na stavebné povolenie je technické riešenie hlavných stavebných objektov nasledujúce:

Cestné objekty

113-00 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste

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

Odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do priekop, resp. do okolitého terénu, kde voda čiastočne vsiakne a čiastočne sa odparí. V mieste protihlukových stien je voda z vozovky strechovitým priečnym sklonom odvedená do pozdĺžnych žľabov a následne do uličných vpustov, cez ktoré ústi do vsakovacích jám.

Na úseku od km 0,000 do 0,130 je odvodnenie vpravo zabezpečené do pravostrannej priekopy, ktorá súčasne zachytáva povrchovú vodu stekajúcu po svahu a aj z okolia zárubného múra (obj.276-00) a následne ju odvádza do vsakovacej priekopy, ktorá sa nachádza vpravo v staničení 0,035 – 0,050. Na úseku od km 0,130 do 0,210 je odvodnenie vpravo zabezpečené do pravostrannej priekopy, ktorá súčasne zachytáva povrchovú vodu stekajúcu po svahu a aj z okolia zárubného múra (obj.276-00) a následne ju odvádza cez nový priepust pod prístupovou cestou k cintorínu do bezmenného potoka.

117-00 Úprava cesty I/11 v km 435,0 v Skalke

Objekt rieši úpravu existujúcej cesty I/11 pri motoreste Skalka zriadením samostatného odbočovacieho pruhu vľavo zo smeru od Kysuckého Nového Mesta a samostatného odbočovacieho pruhu vpravo zo smeru od Žiliny v mieste stykovej križovatky s časťou stavby 113.

Smerové a výškové vedenie existujúcej cesty I/11 zostáva nezmenené, tak ako je aj v súčasnosti. Kategória cesty je C 11,5/60 so zriadením samostatných odbočovacích pruhov.

Odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do priekop, resp. do okolitého terénu, kde voda čiastočne vsiakne a čiastočne sa odparí. Na úseku od km 0,200 do k.ú. je odvodnenie vpravo zabezpečené do pravostrannej priekopy, ktorá je zaústená cez nový priepust pod prístupovou cestou k cintorínu do bezmenného potoka.

Mostné objekty

V predmetnom úseku sa nachádzajú 3 mosty. Návrh jednotlivých mostov zohľadňuje význam a nároky premosťovaných prekážok a zachovanie potrebných migračných koridorov.

231-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou

Návrh konštrukcie mosta vychádza z podmienok v danom území, rešpektuje prekážky a zároveň zohľadňuje premostenie rieky Kysuce bez zásahu do jej koryta.

Mostný objekt tvorí 3-poľová spojitá dvojtrámová konštrukcia s rozpätiami polí 43+74+43m. Trámy sú zavesené na dvoch dvojiciach nízkych pylónov systémom 24 závesov. Priečny rez mosta tvoria dva trámy s premennou výškou od 2,6m do 3,4m a mostová doska podopieraná v intervale 3,8m priečnikmi.

Piliere tvoria dvojice stĺpov atypického priečneho rezu, ktoré sa smerom hore zužujú a sú votknuté do spoločného základu. Krajné opory tvoria úložné prahy s rovnobežnými (resp. šikmými) krídlami.

Krajné opory a podpery 2 a 3 budú založené na mikropilotách ø 133m, dl. 10m. Výkopy pre zakladanie podpier 2 a 3 budú pažené štetovnicovými stenami, ktoré budú v hornej úrovni zosilnené rozpernými rámami.

Spodnú stavbu tvoria 2 dvojice podpier 2 a 3 a krajné opory 1,4. Tvar podpier korešponduje s tvarom trámov a s tvarom pylónov. Krajné opory tvoria úložné prahy na mikropilótach.

Nosná časť konštrukcie mosta tvorí dvojica trámov premennej výšky 2,60 – 3,40m. Trámy spolu s priečnikmi (v intervale 3,8m) podopierajú mostovkovú dosku. Trámy budú podopierané dvojicou podpier 2,3 a dvojicou krajných opôr 1,4. V úsekoch medzi podperami a oporami budú zavesené na systém závesov. Závesy majú polopartové usporiadanie a každá rovina závesov bude podopieraná 1 pylónom výšky 10,00m.

232-00 Most na prepojení ciest I/11 v km 0,450 nad D3

Podpery sú založené plošne, opory sú založené hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach dĺžky 11m priemeru ∅1180mm. Počet pilót je 9ks pod každou oporou.

Spodná stavba pozostáva z dvoch krajných opôr č. 1 a 4 a z dvoch medziľahlých podpier č. 2 a 3. Opory tvorí úložný prah výšky 1,50m, hrúbky 2,50m zo železobetónu založený na velkopriemerových vŕtaných pilótach dĺžky 11m priemeru ∅1180mm s prislúchajúcimi zavesenými krídlami. Dĺžka opory č. 1 je 19,190m, opory č. 4 je19,00m.

Medziľahlé podpery tvoria dva piliere obdĺžnikového prierezu šírky 2,50m zo železobetónu, hrúbka pilieru je premenná: 1,0 - 1,40m. Výška ľavého piliera je 7,00m, výška pravého 7,20m. Základ pilierov tvorí žb. doska hrúbky 1,60m s kosodĺžnikovým pôdorysným tvarom.

Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako dvojtrámová plnostenná monolitická konštrukcia z predpätého betónu s obojstrannými mostovkovými konzolami. Hrúbka dosky medzi trámami je 500mm. Šírka nosnej konštrukcie je konštantná po celej dĺžke mosta – 19,00m. Výška trámov je 1,60m, šírka premenná 2,50m - 4,50m. Dĺžka nosnej konštrukcie mosta je 75,20m, rozpätia polí v osi n.k. 22,0m + 30,0m + 22,0m.

246-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR

Mostný objekt je navrhnutý ako 3 poľová konštrukcia z predpätého betónu s rozpätiami polí 30,0 + 39,0 + 30,0 m.

Opory 1 a 4 sú kolmé, založené hĺbkovo na pilotách. Úložné prahy sa postavia na dvojici členených stien, ktoré stoja na monolitických základoch. Podpery 2 a 3 sú kolmé, založené hĺbkovo na pilotách, piliere podpier tvoria obdĺžnikové prierezy.

Nosná konštrukcia má celkovú dĺžku 100,60 m, zložená je z troch polí teoretických rozpätí 30,0+ 39,0+30,0 m, pričom polia tvoria spojitý nosník. Je zhotovená z monolitického dodatočne predpätého betónu. Konštrukcia plného prierezu má v kolmom priečnom smere konštantnú šírku hornej dosky 12100 mm a premennú výšku 1300- 2500 mm v najvyššom mieste priečneho rezu (v osi nosnej konštrukcie). Dolný okraj hlavného trámu je premennej, šírky 3800- 4500 mm.

Zárubné múry

276-00 Zárubný múr na časti stavby 113-00

Zárubný múr je navrhnutý ako klincovaná zemina so striekaným betónom, v päte zaistenia je múr kotvený cez kotevný veniec trvalými lanovými horninovými kotvami, obklad múru - driek je tvorený kamenným obkladom v striedaní po dilatačných blokoch s pohľadovým železobetónovým monolitickým obkladovým múrom - povrchová úprava drieku hladký pohľadový betón. V korune múra je železobetónová monolitická rímsa. Nad korunou múra je dláždená záchytná priekopa z betónových žľaboviek zachytávajúca zrážkové vody stekajúce zo svahu nad zárezom s napojením

na začiatku a konci objektu na odvodňovaciu priekopu objektu 113-00. Nad zárubným múrom bude ponechaný pôvodný terén. Začiatok múru je v km 0,082 00 a koniec v km 0,135 00 objektu 113-00, dĺžka múru je 63 m.

Protihlukové opatrenia

304-00 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo

Protihluková (multifunkčná) stena je umiestnená na prepojení ciest I/11 a MK vpravo. Chráni proti šíreniu dopravného hluku na areál štátnych hmotných rezerv (ŠHR) v Kysuckom Novom Meste a zároveň plní funkciu ochrannej clony v zmysle požiadaviek ŠHR. Základné technické parametre v zmysle hlukovej štúdie sú nasledovné:

Označenie PHC	Staničenie PHC [km]	Dĺžka PHC [m]	Výška PHC [m]
PHC 9 P	0,883 - 1,075	192 m	2,0

Stĺpiky ph steny sú osadené v osovej vzdialenosti 3,00 m. Protihluková stena je zo železobetónovej podnože s postupným uskakovaním kopírujúcim terén a z protihlukových vysokoabsorbčných panelov Vlastné charakteristiky PHC musia mať jednočíselnú veličinu odrazu zvuku: $D_{LRI} \geq 6$ s výnimkou použitia priehľadných odrazivých PMMA panelov na mostoch s hodnotou $D_{LRI} < 1$ (EN1793-5) a jednočíselnú veličinu nepriezvučnosti pre pohltivé aj odrazivé PHS prvky $D_{LSI,\,E} \geq 28$ a pre PHS stĺpiky $D_{LSI,\,P} \geq 28$ (EN1793-6).

Protihluková (multifunkčná) stena má začiatok v km 0,883 a prebieha po cestnom telese, kde v postupnom uskakovaní kopíruje terén, končí v km 1,075. Dĺžka protihlukovej steny je 192 m. Protihluková (multifunkčná) stena je navrhnutá v jednotnej výške H = 2,0 m.

305-00 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo

Pre ochranu územia proti nepriaznivým účinkom hluku je navrhnutá protihluková stena na ľavej strane privádzača. Celkové funkčné a dispozičné riešenie je navrhnuté tak, aby v maximálnej miere splnilo požiadavky hlukovej štúdie, čo uvádza nasledujúca tabuľka:

Označenie PHC	Staničenie PHC [km]	Dĺžka PHC [m]	Výška PHC [m]
PHC 1 L	0,680 – 0,815	135 m	3,0
PHC 2 L	nadväzuje na PHS1 – končí na kruh. objazde	cca 25 m	3,0
PHC 3 L	Vetva B 0,030 – 0,060	cca 30 m	5,0
PHC 4 L	nadväzuje na PHS3 – nadväzuje na PHS5	cca 15 m	5,5
PHC 5 L	0,855 – 0,905	50 m	5,5
PHC 6 L	0,905 – 0,955	50 m	5,0
PHC 7 L	0,955 – 1,005	50 m	4,5
PHC 8 L	1,005 – 1,055	50 m	4,0

Stĺpiky ph steny sú osadené v osovej vzdialenosti 3,00 m. Protihluková stena je zo železobetónovej podnože s postupným uskakovaním kopírujúcim terén a z protihlukových vysokoabsorbčných panelov. Vlastné charakteristiky PHC musia mať jednočíselnú veličinu odrazu zvuku: $D_{LRI} \geq 6$ s výnimkou použitia priehľadných odrazivých PMMA panelov na mostoch s hodnotou $D_{LRI} < 1$ (EN1793-5) a jednočíselnú veličinu nepriezvučnosti pre pohltivé aj odrazivé PHS prvky $D_{LSI,\,E} \geq 28$ a pre PHS stĺpiky $D_{LSI,\,P} \geq 28$ (EN1793-6).

Úpravy povrchových tokov.

Vzhľadom na križovanie trasy privádzača s povrchovými tokmi, bude potrebné riešiť ich úpravu. V predmetnom úseku privádzača bude potrebná úprava Dolinského potoka na konci úseku, čo rieši samostatný objekt.

376-00 Úprava Dolinského potoka

Trasa úpravy koryta potoka začína v km 0,000 00 napojením betónového prahu na jestvujúce koryto, pokračuje jestvujúcim korytom a končí v km 0,051 89 napojením pomocou betónového prahu na jestvujúce koryto Dolinského potoka.

V úseku km 0,000 00 až 0,009 50 je priečny profil navrhnutý lichobežníkového tvaru s premennou šírkou dna koryta od 1,00 do 5,08 m s premenným sklonom svahov a v úseku km 0,044 50 až 0,051 89 s premennou šírkou dna koryta od 5,08 do 1,00 m tiež s premenným sklonom svahov. V týchto úsekoch bude opevnenie dna a svahov z vyškárovanej kamennej dlažby hr.0,30 m, ktorá sa bude vkladať priamo do betónu hr.0,15 m na podkladnom štrkopiesku hr.0,15 m. Na svahu sa opevnenie ukončí stužujúcim železobetónovým vencom. Opevnenie bude na začiatku a na konci úpravy ukončené stabilizačným betónovým prahom hr.0,60 m.

V úseku km 0,009 50 až 0,044 50 bude potok preklenutý mostným objektom šírky 9 m. Premostenie svojou šírkou umožňuje migráciu vydry avšak nespĺňa všetky požiadavky pre migráciu vydry podľa TP067. Technické požiadavky mosta považujeme za dostatočné nakoľko na potoku Žeriavka vydra zaznamenaná nebola a charakter územia, ktorým preteká, nie je vhodný pre výskyt ani migráciu vydry.

Príprava územia

V rámci prípravy územia sa predpokladá odstránenie všetkých porastov z plochy trvalého záberu a úprava plôch pre zriadenie stavebných dvorov. Úprava plôch bude pozostávať z odhumusovania, uloženia prebytočného humusu na medziskládky a jeho následného ošetrovania po dobu spätného využitia na zahumusovanie cestného telesa.

Pri príprave územia bude potrebné riešiť aj demolácie dvoch rodinných domov v trase privádzača v km 0,875, čo rieši samostatný objekt.

021-00 Demolácia rodinných domov v Kysuckom Novom Meste

Rodinný dom par. č. 1928/86

Objekt je pôvodný obdĺžnikového pôdorysného tvaru o rozmeroch 9,30 x 9,90m. Objekt domu pozostáva z jedného nadzemného podlažia a neobytného podkrovia. Dom je čiastočne podpivničený. Základné údaje stavby: zastavaná plocha 92 m^2 a obostavaný priestor je 594 m^3.

Rodinný dom par. č. 1928/235

Objekt prešiel kompletnou rekonštrukciou. Pôvodný objekt je obdĺžnikového pôdorysného tvaru o rozmeroch 9,30 x 9,90m. V rámci rekonštrukcie bola zrealizovaná prístavba z uličného pohľadu o rozmeroch 6,20 x 1,90, prístavba z bočného pohľadu o rozmeroch 3,20 x 1,90m a vybudovanie nového obytného podkrovia. Objekt z jednej štítovej strany priamo susedí s objektom rodinného domu par.č.1928/86. Základné údaje stavby: zastavaná plocha 112 m^2 a obostavaný priestor je 715 m^3.

Rekultivácia dočasných záberov a vegetačné úpravy

025-00 Rekultivácia dočasných záberov

Spätná rekultivácia – pôdy sú vyradené z bežného obrábania dlhšiu dobu, spravidla nad 1 rok, tým je návrh zúrodnenia je zložitejší. V návrhu postupu zúrodnenia sa uplatňuje: hnojenie priemyselnými a organickými hnojivami, zelené hnojenie a všetky agrotechnické práce, ktorými sa obrobí pôda a do pôdy sa zapravia aplikované dávky hnojív. Súčasťou spätnej rekultivácie je obnova trvalých trávnych

porastov, vrátane ich zabezpečenia a pestovanie kŕmnych miešaniek na ornej pôde ako dôležitý prvok obnovy pôdnej úrodnosti a stability vykonaných agrotechnických opatrení.

Rozrušenie zhutneného povrchu a jeho následné urovnanie sa navrhuje stavebnými strojmi a stavebnými strojmi s adaptérmi . Podľa veľkosti plochy sa na rozrytie a urovnanie použijú rýpadlá, bagre, univerzálne dokončovacie stroje a buldozéry s nesenými adaptérmi. Na malých plochách a na plochách vo vnútri oplotených pozemkov je potrebné tieto práce vykonávať ručne. Odstránenie veľkého skeletu z povrchu sa navrhuje ručným zberom, použitie zberových strojov sa z dôvodu malých a nepravidelných plôch vylučuje. Na urovnaný povrch sa rozprestrie humusová vrstva s urovnaním povrchu s plynulým prechodom na okolité pozemky, menšie nerovnosti sa odstránia pri biologickej rekultivácii. Navrhované hrúbky humusovej vrstvy sú hrúbky po uľahnutí vrstvy ornice – to znamená, že pri navážaní je potrebné uvažovať so sadaním vrstiev.

Návrh vrátenia poľnohospodárskej pôdy do pôvodného stavu - uplatňuje sa pri dočasnom zábere do 1 roka, kedy je pôda vyradená z obrábania na dobu kratšiu ako 1 rok (niekoľko týždňov). Biologická rekultivácia sa obmedzí len na niektoré operácie, ktorými sa zlepšia fyzikálne vlastnosti pôdy a vykoná sa jej predosevná príprava. Doplnenie pôdnych živín hnojením sa nenavrhuje. Súčasťou rekultivácie je tiež obnova trvalých trávnych porastov a výsev kŕmnej miešanky na plochách evidovaných ako orná pôda a záhrady vrátane potrebných agrotechnických prác. Zatrávnenie navrhujeme na ornej pôde, prípadne na plochách evidovaných ako záhrady, na ktorých nie je predpoklad ich ďalšieho poľnohospodárskeho využívania. Jedná sa o plochy dočasných záberov na plochách, ktoré sú v súčasnosti už brehovým porastom, plochy devastované skládkami a stavebnou činnosťou, plochy dvorov, okraje intravilánov v dotyku so zastavanými pozemkami a pod.

Po zásype výkopu sa z plochy odstráni prebytočná zemina (vytlačená zemina – podkladové lôžko, obsyp apod.), prípadne tiež zemina znehodnotená stavebnou činnosťou. Táto sa nahradí hlinitou zeminou bez skeletu. Posledná vrstva zásypu výkopu – zárezu, ryhy, jamy – sa zriadi nezhutnená z kvalitnejšej zeminy bez skeletu. Na upravený povrch sa uloží humusová vrstva. Pre úpravu celej plochy dočasného záberu vrátane dopravných a manipulačných pásov sa navrhuje štandartný spôsob - rozrytie, urovnanie a rozprestretie humusovej vrstvy so zberom veľkých kameňov.

036-00 Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste

Vegetačné úpravy riešia výsadbu na násypových svahoch prepojenia, na menšom zárubnom múre, vo vnútrokrižovatkovom priestore prepojenia pri motoreste Skalka, v strede okružnej križovatky a výsadbu popínavých drevín pozdĺž protihlukových stien. Výsadbou stromov, krov a popínavých drevín pozdĺž prepojenia sa čiastočne nahradí asanovaná zeleň z dôvodu výstavby diaľnice a zmierni sa vplyv automobilovej premávky na okolitú krajinu. Sprievodná zeleň bude mať nasledovné funkcie :

- začlenenie technického diela do krajiny,
- protierózna funkcia na násypových svahoch,
- znížená náročnosť na údržbu,
- protihluková funkcia,
- protiemisná a protiprachová bariéra,
- vytvorenie zelenej línie v krajine,
- ozelenenie protihlukových stien.

Pôvodné lesy, ktorých fragmenty sa tu vyskytujú, sú dubovo-hrabové, ktoré sa prelínajú s lesmi bukového zväzu Fagion sylvaticae, na alúviu Kysuce je výskyt aluviálnych jelšových lesov (Alno - Ulmion). Na základe posúdenia pôdnych, klimatických podmienok stanovišťa a dendrologického prieskumu boli vytipované nenáročné druhy drevín, ktoré sú pôvodné v koridore privádzača a za určitých podmienok - dodržanie technológie výsadby sú schopné vytvoriť dostatočnú hmotu zelene.

Prístupové cesty na stavenisko

Stavba je prístupná z existujúcej cestnej siete a to z cesty I/11 na začiatku úseku, z cesty III/2095 v km cca 0,850 a miestnej komunikácie na konci úseku. Na začiatku úseku bude vybudovaná dočasná prístupová cesta, ktorá je predmetom samostatného objektu 829-00.

829-00 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500

Komunikácia sa na začiatku trasy odpája z existujúcej cesty I/11, križuje rieku Kysucu, v km 0,106946 križuje existujúcu poľnú cestu. Koniec cesty je napojený na existujúci terén. Projekt počíta s dočasným mostným objektom ako oceľovou priehradovou konštrukciou typu TMS (ťažká mostná súprava) s mostovkou z drevených mostín. Hlavné priehradové nosníky mosta sú dvojité dvojposchodové. Nosnú konštrukciu mosta tvoria priehradové hlavné nosníky s priečnikmi a pozdĺžnikmi. Na pozdĺžniky je umiestnená drevená mostina hr. 50mm. Dĺžka jednej priehrady je 3 m. Všetky prvky sú poskladané skrutkovaním. Most je uložený na valcových ložiskách na koncoch priehradových nosníkov.

Stavebné dvory a depónie

Stavebné dvory budú umiestnené pri mostných objektoch, depónie humusu budú umiestnené v mieste staveniska pri prístupových cestách a stavebných dvoroch. Depónie prebytočného výkopu sa nezriaďujú, celkový výkop z trasy privádzača sa predpokladá využiť v rámci stavby. Vzhľadom na nedostatok násypových zemín sa navrhuje využiť prebytok výkopu zo stavby úseku diaľnice D3 Čadca - Bukov a zo zemníka lom Lopušné Pažite.

Technické riešenie stavebných objektov je v súlade s vydaným rozhodnutím o umiestnení stavby.

II. VYHODNOTENIE SPÔSOBU ZAPRACOVANIA PODMIENOK URČENÝCH V ZÁVEREČNOM STANOVISKU MŽP SR

1. Podmienky určené v Záverečnom stanovisku MŽP SR

V Záverečnom stanovisku MŽP SR k navrhovanej činnosti sa uvádzajú nasledovné odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti.

1. Vykonať podrobný inžinierskogeologický prieskum po celej trase za účelom zistenia geotechnických vlastností územia a stanoviť podmienky pre sanačné opatrenia.

   Podmienka bola splnená, v rámci projektovej prípravy boli realizované nasledovné prieskumné práce:

- J. Máťuš a kol., 1997: Diaľnica D18 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DUR, Uranpres, s.r.o.,
- E. Mašlár a kol., 1999: Diaľnica D18 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto , časť C – úsek v km 10,55-21,217, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP, Uranpres, s.r.o
- E. Mašlár a kol., 2000: Diaľnica D18 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto , časť D – Križovatka Kysucké Nové Mesto – JUH, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP, Uranpres, s.r.o.,
- E. Mašlár a kol., 2000: Diaľnica D18 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto, II. úsek

Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto , časť E – Preložka cesty I/11, podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP, Uranpres, s.r.o

- J. Máťuš a kol., 2006: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, rešeršná správa - podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre DSP, časť C – Žilina (Strážov) – Kysucké Nové Mesto, časť D – Križovatka Kysucké Nové Mesto – JUH, časť E – Preložka cesty I/11, časť F – Mosty, odlučovače ropných látok a vodohospodárske objekty, Uranpres, s.r.o.
- J. Máťuš a kol., 2007: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, časť stavby 113, doplňujúci inžinierskogeologický prieskum, Uranpres, s.r.o

J. Máťuš a kol., 2007: Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, úsek km 21,186- 22,300, doplňujúci inžinierskogeologický prieskum, Uranpres, s.r.o.

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.

   Podmienka bola splnená, pričom uvedené požiadavky sú obsiahnuté v záverečných správach z vyššie uvedených inžinierskogeologických a hydrogeologických prieskumov uvedených pod bodom 1.

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.

   Podmienka bola splnená, v rámci projektovej prípravy boli realizované vyššie uvedené prieskumné práce pod bodom 1.

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.

   Podmienka bola splnená, pričom uvedené požiadavky sú obsiahnuté v záverečných správach z vyššie uvedených inžinierskogeologických a hydrogeologických prieskumov pod bodom 1.

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.

   Podmienka bola splnená, pričom uvedené požiadavky sú obsiahnuté v záverečných správach z vyššie uvedených inžinierskogeologických a hydrogeologických prieskumov pod bodom 1. a vypracovaným hydrogeologickým posudkom, ktorý je súčasťou DSP z roku 2007:

- J. Tomana 2006: Vplyv diaľnice D3 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na existujúce vodné zdroje, Geospektrum, s.r.o.

6. Venovať zvýšenú pozornosť záberom pôdy s vyhodnotením kvality, využitiu skrývkového materiálu, inventarizácii bioty v priamo dotknutom území.

   Podmienka bola splnená, v rámci DSP boli vypracované nasledovné prieskumy:
   - I.9 Pedologický prieskum
   - I.1 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov národného a európskeho významu

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.

   Podmienka bola splnená, v rámci prieskumov časť I. DSP bola vypracovaná migračná štúdia (príloha I.1), na základe ktorej boli určené požiadavky na technické riešenie mostných objektov a boli zapracované v DSP.

8. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce pozmeňujúce vodný režim.

   Podmienka bola splnená, v rámci prieskumov časť I. DSP boli spracované hydrotechnické výpočty (príloha I.7) a vypracovaný hydrogeologický posudok (príloha N). Požiadavky vyplývajúce z uvedených dokumentov boli zapracované v DSP.

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.

   Podmienka bola splnená, v rámci prieskumov časť I. DSP bola vypracovaná hluková štúdia (príloha I.3)

10. V spolupráci s povoľujúcim orgánom identifikovať plochy pre depónie so špecifikáciou množstva zeminy.

    Podmienka bola splnená, v rámci DSP bola spracovaná bilancia humusu, výkopov a násypov (viď sprievodná správa kap. 2.10 a tabuľkové prílohy).

11. V DÚR vykresliť výstavbou diaľnice významné biotopy a genofondové lokality pre určenie bližších podmienok z hľadiska ochrany prírody.

    Podmienka bola splnená, v rámci DSP bola vypracovaná príloha N „Vplyv stavby na životné prostredie“, v ktorej sú uvedené lokality zakreslené v situácii.

12. V ďalších stupňoch projektu je potrebné navrhnúť v kritických úsekoch adekvátne sanačné opatrenia (drenáže, oporné múry, kotvenie, priťaženie pätiek svahov, výmena málo únosného podložia) s dôrazom na oblasť zárezov, pilierov mostov a estakád a tunelu.

    Podmienka bola splnená, v rámci jednotlivých objektov sú DSP navrhnuté opatrenia v zmysle záverov z inžinierskogeologického prieskumu (viď sprievodná správa, kap. 2.3).

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.

Podmienka bola splnená a je riešená v nasledovných objektoch:

246	Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR
718	Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900
729	Úprava DOK vedenia
748	Úprava TF metalického vedenia
784	Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 257,900

14. Ministerstvo obrany SR žiada, aby ďalšie stupne projektovej dokumentácie boli prerokované s príslušnou VUSS.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

15. Zachovať cestný prechod medzi obcami Radoľa a Kysucké Nové Mesto a tým umožniť aj priame prepojenie s obcami Radoľa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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 (zníži sa dopravné zaťaženie Kysuckého Nového Mesta).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

17. V rámci vyvolaných investícií riešiť ochranu obce Povina na ľavom brehu - hrádzou, resp. múrom.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

18. Zabezpečiť bezpečný prechod (formou podchodu, nadchodu) pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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.

Podmienka je komplexne riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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

Podmienka bola splnená, v rámci prieskumov časť I. DSP bola vypracovaná migračná štúdia (príloha I.1), na základe ktorej boli určené požiadavky na technické riešenie priepustov a boli zapracované v DSP (viď kapitola 1.2, objekt 376-00).

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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v objektoch 113-00 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste *a 231-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou*

24. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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).

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.10).

26. Na zmiernenie dopadu imisií počas výstavby diaľnice na obyvateľstvo a okolité prostredie je vhodná aplikácia protiexhalačných 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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v objekte 036-00 Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste.

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.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Strážov) - Žilina (Brodno).

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).

Podmienka je komentovaná v bodoch 23. a 24, požiadavky SVP, š.p.(príloha E) sú zapracované v DSP (viď sprievodná správa, kap. 1.3).

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 náväzné náhradné výsadby.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v objektoch 113-00 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste *a 231-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou*

31. Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra okolia vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (cca 22,000-23,000 km).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

32. Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

33. Trasu diaľnice poniže mesta K. N. Mesto umiestniť čo najbližšie k rieke Kysuca.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

35. Trasu diaľnice viesť tesne v súbehu terajšej št. cesty I/11 až pred obec Povina.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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.

    Podmienka je splnená touto stavbou, ktorá zabezpečí zabránenie prejazdu nákladnej dopravy cez mesto.

37. Zvážiť napojenie obce Rudinka na novovybudovanú sprievodnú komunikáciu v smere na Žilinu.

    Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

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.

    Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto.

Opatrenia počas výstavby

39. (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.

    Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

40. (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.

    Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

41. (3.) Je potrebné na prístupových cestách v blízkosti obydlí znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.

    Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

42. (4.) Prejazdy nákladnej dopravy odporúčame odkloniť od obytných sídiel.

    Podmienka bola splnená a zapracovaná v objekte 829-00 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500.

43. (5.) Začatie zemných prác vopred ohlásiť Archeologickému ústavu SAV.

    Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

44. (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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď výkres C.1 Koordinačná situácia stavby).

45. (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.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

46. (8.) Riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku tak, aby bol čo najmenší záber pôdy.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.10).

47. (9.) V poľnohospodársky využívanej krajine dbať na zachovanie rozptýlenej zelene.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.10).

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

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

49. (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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.10) a zároveň bude zapracovaná aj do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

50. (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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP v prílohe M1 „Projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia“ a zároveň bude zapracovaná aj do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

51. (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.

Podmienka nie je predmetom tejto stavby, stavba nezasahuje do PHO vodných zdrojov a táto je riešená v rámci stavby D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (viď DSP, príloha N, kapitola 3.2).

Opatrenia počas prevádzky

52. 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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP v objekte 231-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou.

Hluk

53. (1.) Materiál a konštrukcia clony musí vyhovovať z hľadiska funkčnosti, stability, bezpečnosti, estetiky a začlenenia clôn do prírodného prostredia.

Podmienka bola splnená a je riešená v nasledovných objektoch DSP:

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

54. (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.

Podmienka bola splnená a je riešená v nasledovných objektoch DSP:

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

55. (3.) V prípade preukázania nadlimitných hodnôt hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby a do prevádzkového poriadku stavby.

Opatrenia na ochranu povrchových vôd počas prevádzky

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

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.5).

Horninové prostredie a reliéf

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

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.3).

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

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (objekt 036 Vegetačné úpravy).

Nerastné suroviny

59. V čo najväčšej miere využiť existujúce ložiská nerastných surovín.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.10).

Biota

60. (1.) Realizovať výsadbou sprievodnej drevitej vegetácie. Tieto úpravy navrhujeme realizovať podľa možnosti v celej dĺžke vybraného variantu. Pri výsadbe odporúčame použiť vhodné druhy drevín.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v objekte 036-00 Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste.

61. (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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP v objekte 231-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou.

62. (3.) Minimalizovať zásah do prirodzeného charakteru vlastného toku Kysuce.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP v objekte 231-00 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou.

63. (4.) Za likvidáciu stromovej a krovinatej vegetácie rastúcej mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbu na základe bioprojektov.

Podmienka bola splnená a je riešená v nasledovných objektoch:

025	Rekultivácia dočasných záberov
036	Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste

Poľnohospodárska výroba a lesné porasty

64. Vybudovať preložky poľných komunikácii a vypracovať a uskutočniť projekty hospodársko-technických úprav na dotknutom území.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.2).

65. 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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.3 a 2.10).

Socioekonomické aspekty

66. 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.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

67. Spolupracovať pri vypracovaní úpravy územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí.

Podmienka bude predmetom rokovania navrhovateľa a dotknutých obcí.

Prijateľnosť činnosti pre obce

68. (1.) Kooperácia dodávateľa stavby s obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

69. (2) Záber časti ornej pôdy, lesných pozemkov atď. kompenzovať náhradou v prípade, že dôjde k majetkovej ujme.

Podmienka bude predmetom vysporiadania trvalých a dočasných záberov s vlastníkmi pozemkov.

Majetkové ujmy obyvateľstvu

70. (1.) V predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území trasy diaľnice.

Podmienka bude predmetom majetkoprávneho vysporiadania sa navrhovateľa s vlastníkmi nehnuteľností.

71. (2.) Prednostne zabezpečiť spracovanie „Registrov obnovenej evidencie pôdy (ROEP)“ v katastrálnych územiach dotknutých obcí (úloha pre rezort MP SR, resp. samosprávu).

Podmienka nie je predmetom tejto stavby a je určená pre rezort MP SR.

72. (3.) Rešpektovať prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF.

Podmienka bola splnená a je riešená v nasledovných objektoch:

137	Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste, I. etapa

162	Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií

Poľnohospodárska výroba

73. 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.

Podmienka bola splnená a zapracovaná v DSP (viď sprievodná správa, kap. 2.2).

Poľnohospodárske pôdy

74. (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.

Podmienka bola splnená a je riešená v nasledovnom objekte:

025	Rekultivácia dočasných záberov

75. (2) Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.

Podmienka bola splnená a je riešená v DSP v objekte 025-00 Rekultivácia dočasných záberov.

Ukladanie vyťaženého materiálu

76. (1.) Na uloženie nevhodných materiálov navrhujeme využiť priestory po ťažbe nerastných surovín.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

77. (2.) Po uložení materiálu je možné priestor zrekultivovať skrývkou zo záberov pôdy diaľnicou. Takéto riešenie považujeme za environmentálne najprijateľnejšie.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

78. (3.) V spolupráci s povoľujúcim orgánom určiť lokality vhodné na umiestnenie prebytočnej zeminy.

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

79. (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.

S uložením výkopového materiálu v lokalite Malé Vreteno sa neuvažuje.

2. Podmienky určené v Rozhodnutí MŽP SR k zmene navrhovanej činnosti

Vo vyjadrení MŽP SR č. 4559 /2013-3.4/ml zo dňa 25.3.2013 k „Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti“ sú uvedené nasledovné podmienky:

80. (1.) Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

Plnenie opatrení je duplicitné, sú súčasťou plnenia podmienok záverečného stanoviska, body 3, 4, 5, 8, 39, 40, 48, 50, 51 a 56.

81. (2.) Opatrenia na zníženie prašnosti a hluku počas výstavby

Plnenie opatrení je duplicitné, sú súčasťou plnenia podmienok záverečného stanoviska, body 9, 26, 40, 41, 53 a 55.

82. (3.) Opatrenia na zníženie rizík vyplývajúcich z interakcie stavby s horninovým prostredím.

Plnenie opatrení je duplicitné, sú súčasťou plnenia podmienok záverečného stanoviska, body 1. 2. 12, 57, 58 a 59.

83. (4.) Atraktívne architektonické riešenie a vegetačné úpravy za účelom zmiernenia vplyvu na scenériu krajiny.

Plnenie opatrení je duplicitné, sú súčasťou plnenia podmienok záverečného stanoviska body 26, 53 a 58.

84. (5.) Zníženie bariérového efektu

Plnenie opatrení je duplicitné, sú súčasťou plnenia podmienok záverečného stanoviska, body 22 a 61.

85. (6.) Archeologický prieskum

Podmienka bude zapracovaná do požiadaviek na výber zhotoviteľa stavby.

86. (7.) Zníženie prevádzkových rizík.

Podmienka bude zapracovaná do prevádzkového poriadku stavby.

3. Závery

Všetky podmienky Záverečného stanoviska MŽP SR, ktoré bolo potrebné zapracovať do projektovej dokumentácie stavby, sú prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Číslo podmienky ZS MŽP SR podľa kapitoly II. Vyhodnotenia	**Stavebný objekt**
25	021 Demolácia rodinných domov v Kysuckom Novom Meste
26, 63, 74, 75	025 Rekultivácia dočasných záberov

58, 60, 63, 65	036 Vegetačné úpravy prepojenia ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste
1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 23, 25, 29, 30, 46, 47, 49, 56, 57, 59, 73	113 Prepojenie ciest I/11 a MK v Kysuckom Novom Meste
1, 8, 25, 56, 57	117 Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke
64, 72	137 Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste, I. etapa
64, 72	160 Úprava jestvujúcich komunikácií I. triedy 161 Úprava jestvujúcich komunikácií III. triedy 162 Úprava jestvujúcich miestnych komunikácií
7, 23, 29, 61, 62	231 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,300 nad C I/11 a Kysucou
nešpecifikované	232 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 0,450 nad D3
13	246 Most na prepojení ciest I/11 a MK v km 1,135 nad ŽSR
1, 12	276 Zárubný múr na časti stavby č.113
9, 26, 53, 54	304 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vpravo 305 Protihluková stena na prepojení ciest I/11 a MK vľavo
22	376 Úprava Dolinského potoka
13	524 Úprava kanalizácií v mieste okružnej križovatky 543 Úprava vodovodu DN 800 v km 15,830-16,700 D3 591 Úprava miestneho vodovodu v mieste okružnej križovatky 680 Preložka prípojky VN k TS Penta km 0,920 prepojenia c.I/11 a MK 684 Preložka VN 22 kV km 0,760 prepojenia c.I/11 a MK 718 Dočasná a definitívna úprava TV v žkm 257,900 729 Úprava DOK vedenia 747 Prekládka TF kábla v km 0,100 privádzača KNM - juh 748 Úprava TF metalického vedenia 784 - Úprava TZZ Žilina - Kysucké Nové Mesto v žkm 257,900 790 Prekládka DK a DKK v km 0,100 privádzač KNM - juh 803 Úprava VTL plynovodu v km 1,330 prepojenia c. I/11 a MK 804 Preložka STL plynovodu v km 0,958 prepojenia c. I/11 a MK
42	829 Prístupová cesta na stavenisko v km 16,500 833 Zjazdy na stavenisko z cesty I/11

Na základe uvedeného možno konštatovať, že predložená dokumentácia je v súlade so Záverečným stanoviskom MŽP SR vydaným dňa 27.7.1998

Vypracoval: RNDr. Ivan Jakubis