

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
I.1	Názov	3
I.2	Identifikačné číslo	3
I.3	Sídlo	3
I.4	Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	3
I.5	Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:	3
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
III.1	Umiestnenie navrhovanej činnosti	4
III.2	Opis technického a technologického riešenia	11
III.3	Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie	43
III.4	Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	45
III.5	Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	45
III.6	Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	45
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	73
IV.1	Vplyvy na obyvateľstvo	73
IV.2	Vplyvy na horninové prostredie a reliéf	78
IV.3	Vplyvy na klimatické pomery	83
IV.4	Vplyvy na ovzdušie	83
IV.5	Vplyvy na vodné pomery	84
IV.6	Vplyvy na pôdu	87
IV.7	Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	90
IV.8	Vplyvy na krajinu, štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz	92
IV.9	Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	94
IV.10	Vplyvy na územný systém ekologickej stability	94
IV.11	Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme	96
IV.12	Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	99
IV.13	Vplyvy na archeologické náleziská	99
IV.14	Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	99
IV.15	Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)	101
IV.16	Kumulatívne a synergické vplyvy navrhovanej činnosti	101
V.	VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	104
V.1	Základné údaje o navrhovateľovi	104
V.2	Názov zmeny navrhovanej činnosti	104
V.3	Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti	104
V.4	Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti	104
VI.	PRÍLOHY	109
VI.1.	Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona	109
VI.2.	Mapové prílohy	110
VI.3.	Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	110

VII. DÁTUM SPRACOVANIA	111
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA	111
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	111

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1 NÁZOV

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava

I.2 IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

35 919 001

I.3 SÍDLO

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

I.4 KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

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

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

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

Spracovateľ:
Ing. Monika Chovanová
DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3
Tel.č.: +421 915 843 135
e-mail: chovanova@dopravoprojekt.sk

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

III.1 UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Žilinský
Okres: Kysucké Nové Mesto, Čadca
Obec: Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Čadca
K.ú.: Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Horelica, Čadca

Objekty stavby v úsekoch „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ budú zrealizované na nasledovných pozemkoch podľa geometrických plánov:

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Katastrálne územie Kysucký Lieskovec

Trvalý záber

KN-E: 604/1; 606; 607/2; 608/2; 609/2; 611/2; 612/2; 614/2; 615/2; 848; 849; 851; 852; 853; 854; 855; 858; 862; 1023; 1025; 1050; 1051; 1052; 1053; 1054; 1345; 1357; 1358; 1359; 1373; 1374; 1375; 1376; 1377; 1378; 1390; 1391/1; 1697; 5000; 5001; 5003; 5021; 5061;

KN-C: 2614/1; 2614/8; 2614/10; 2614/11; 2625/1; 2625/8; 2631/2;

Dočasný záber

KN-E: 604/1; 605/1; 606; 607/2; 608/2; 609/2; 611/2; 612/2; 614/2; 615/2; 616/2; 617/2; 618/2; 619/2; 620/2; 621/2; 622/2; 623/2; 625/2; 626/2; 627/2; 628/2; 629/2; 640/2; 641/2; 644/2; 645/2; 646/2; 649/2; 650/2; 651/2; 652/2; 653/2; 654/2; 655/2; 656/2; 659/2; 663/2; 664/2; 665/2; 667/2; 670/2; 671/2; 672/2; 673/2; 675/2; 676/2; 679/2; 680/2; 684/2; 687/2; 688/2; 694/2; 695/2; 696/2; 705/2; 706/2; 709/2; 710/2; 711/2; 714/2; 715/2; 719/2; 720/2; 723/1; 723/2; 726; 727/2; 728/1; 728/2; 729/1; 729/2; 730/2; 731/2; 732/2; 733/2; 734/2; 735/2; 736/2; 737/2; 738/2; 739/2; 740/2; 741/2; 742/2; 743/2; 744/2; 747/2; 748/2; 749/2; 751/2; 752/2; 753/2; 849; 850; 851; 852; 858; 859; 860; 862; 863; 864; 865; 866; 867; 943/2; 947/2; 948/2; 951/2; 953/2; 956/2; 957/2; 958/2; 963/2; 1087/1; 1087/2; 1232; 1233; 1234; 1322; 1355; 1357; 1504; 1505; 1506; 1507; 1508; 1509; 1519; 1520; 1521; 1522; 1523; 1524; 1553; 1554; 1555; 1556; 1557; 1558; 1559; 1560; 1561; 1562; 1563; 1564; 1565; 1566; 1567; 1575; 1600; 1688; 1689; 1690; 1691; 1696; 1697; 4939/1; 5000; 5001; 5003; 5021; 5061; 5067;

KN-C: 2614/1

Ročný záber

KN-E: 604/1; 605/1; 606; 607/2; 608/2; 609/2; 611/1; 611/2; 612/1; 612/2; 613; 615/1; 616/1; 617/1; 618/1; 619/1; 620/1; 621/1; 622/1; 623/1; 624; 625/1; 626/2; 627/1; 628/1; 630/1; 631; 632/1; 633/1; 634/1; 635; 636; 637; 638; 639; 642; 643; 644/1; 646/1; 647; 648; 652/1; 653/1; 654/1; 655/1; 657; 658; 659/1; 660; 662; 664/1; 665/1; 666; 667/1; 669; 671/1; 672/1; 673/1; 674; 675/1; 676/1; 679/1; 680/2; 681; 684/1; 684/2; 686; 687/2; 689; 693; 699; 705/1; 706/1; 709/1; 710/1; 711/1; 714/1; 715/1; 719/1; 720/1; 723/1; 725; 728/1; 729/1; 730/1; 731/1; 732/1; 733/1; 734/1; 735/1; 736/1; 737/1; 738/1; 739/1; 740/1; 741/1; 742/1; 743/1; 745; 746; 748/1; 749/1; 752/1; 753/1; 848; 849; 852; 853; 854; 855; 856; 857; 858; 859; 860; 861; 862; 863; 864; 865; 866; 867; 868; 869; 870; 871; 872; 873; 874; 884/2; 885/2; 886/1; 886/2; 887/1; 887/2; 888/1; 888/2; 889/1; 889/2; 890/1; 890/2; 891/1; 891/2; 892/1; 892/2; 893/1; 893/2; 894; 895/2; 896/1; 896/2; 897; 898/2; 899/2; 900; 902/1; 902/2; 903/2; 904/1; 904/2; 905/2; 906; 907/1; 907/2; 909/1; 909/2; 910; 911; 912/1; 912/2; 915/1; 915/2; 916/1; 916/2; 918/1; 919/1; 920/1; 922/1; 923/1; 924; 927/1; 928; 931/1; 932/1; 934; 935; 938; 939;

940; 943/2; 944; 945; 946; 947/2; 948/1; 948/2; 951/1; 952; 953/1; 953/2; 956/1; 956/2; 957/1; 957/2; 958/1; 958/2; 959; 960; 961; 962; 963/2; 1012; 1013; 1014; 1015; 1016; 1017; 1018; 1019; 1020; 1021; 1022; 1023; 1024; 1032; 1033; 1034; 1035; 1036; 1037; 1038; 1039; 1043; 1049; 1050; 1051; 1052; 1053; 1054; 1055; 1056; 1057; 1062; 1063; 1070; 1071; 1075; 1086; 1087/1; 1087/2; 1088; 1194; 1222; 1223; 1234; 1235; 1236; 1237; 1238; 1239; 1240; 1241; 1242; 1243; 1244; 1245; 1246; 1283; 1284; 1285; 1286; 1287; 1288; 1289; 1290; 1291; 1292; 1300; 1301; 1302; 1303; 1304; 1305; 1306; 1307; 1308; 1310; 1323; 1324; 1325; 1326; 1327; 1328; 1329; 1330; 1331; 1332; 1333; 1334; 1335; 1336; 1337; 1338; 1339; 1340; 1341; 1342; 1343; 1344; 1345; 1346; 1347; 1348; 1349; 1350; 1351; 1352; 1354; 1355; 1358; 1359; 1362; 1372; 1373; 1374; 1375; 1376; 1386; 1389; 1390; 1391/1; 1505; 1507; 1511; 1512; 1519; 1520; 1521; 1522; 1523; 1553; 1554; 1555; 1556; 1557; 1558; 1559; 1565; 1566; 1575; 1576; 1600; 1640; 1657; 1658; 1659; 1660; 1662; 1663; 1665; 1667; 1668; 1697; 4801; 4936; 4938/1; 4939/1; 5000; 5001; 5021; 5061;

KN-C: 554/3; 554/4; 1519/17; 1519/18; 1519/65; 1519/71; 1519/73; 1519/78; 1519/82; 1519/204; 1519/205; 1519/208; 1522/2; 1895/1; 1895/263; 1895/264; 1895/272; 2614/1; 2614/2; 2614/6; 2614/8; 2614/10; 2614/11; 2614/16; 2614/17; 2614/18; 2614/19; 2624/3; 2625/1; 2625/2; 2625/8; 2631/2; 3158/5; 3158/14; 3161/14; 3161/16;

Katastrálne územie Dunajov

Trvalý záber

KN-E: 2082/2; 2070; 2071; 2082/2; 2082/2; 2071; 2082/3; 2083; 2084; 2454; 2454;

KN-C: 807/1; 815/1; 818/1; 820/1; 821/1; 822/1; 823/1; 1695/1; 1903/1; 1946/1;

Dočasný záber

KN-E: 2082/2; 2070; 2071; 2082/2; 2082/2; 2071; 2082/3; 2083; 2084; 2454; 2454; 2071; 2053; 2054; 2053; 2053; 2017; 2002/1; 2017; 2402; 2053; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2013; 2002/1; 2015/1; 2401; 2401; 2401; 2401; 2401; 2002/1; 1-9433/8; 2002/3; 1-9433/9;

KN-C: 807/1; 815/1; 818/1; 820/1; 821/1; 822/1; 823/1; 1695/1; 1903/1; 1946/1; 824; 814; 803/1; 804/6; 804/1; 798/3; 797/1; 805/1; 805/3; 860/1; 736/1; 738/1; 739/1; 740/1; 741/1; 742/1; 745/1; 746/1; 747/1; 748/1; 749/1; 750/4; 753; 754/1; 755/1; 756/1; 757/1; 750/1; 1755/3; 1691/1; 1691/17; 733/1; 734/1; 735/3;

Ročný záber

KN-E: 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2002/1; 2013; 2002/1; 2015/1; 2015/1; 2017; 2401; 2001/1; 1-9433/8; 2401; 2002/3; 2451; 856/1; 2318; 864/1; 1245; 856/1; 857/1; 858; 859; 862/1; 863/1; 864/1; 864/2; 1250/1; 1251/1; 1252; 1258/1; 1257/1; 1260; 1269/1; 1270/1; 1271/1; 1272/1; 1273/1; 1274/1; 1275/1; 1276/1; 1277/1; 1278/1; 1279/1; 1282/1; 1283/1; 856/2; 2451; 1269/1; 1270/1; 1282/1; 1283/1; 1284; 1285; 1286; 1304; 2613; 1289; 1303; 2614; 1300; 1298; 1306; 1897; 1896; 2357; 2001/3; 2001/1;

KN-C: 736/1; 738/1; 739/1; 740/1; 741/1; 742/1; 745/1; 746/1; 747/1; 748/1; 749/1; 750/4; 752; 753; 754/1; 755/1; 756/1; 757/1; 750/1; 758; 744; 773; 775; 776; 1755/3; 734/1; 735/3; 1945/1; 2172; 2173; 2157; 2156; 2155; 2154; 2153; 2174; 575/17; 1701/5; 576/3; 576/1; 1703; 648/1; 648/2; 649; 652; 653; 654; 655; 1758; 1701/1; 1756; 658; 660; 662; 1705; 708; 711; 712; 716; 717/1; 718; 719; 720; 722; 2111; 1701/2; 2112; 2062; 2061; 2063; 2009; 2012; 726/1; 1701/3; 729; 2001/1; 2001/2;

Katastrálne územie Krásno nad Kysucou

Trvalý záber

KN-E: 515/1; 768; 951; 999; 1000; 1057; 1058; 1059; 1061/2; 1259; 1262; 1265; 1266; 1267; 1268; 1269; 1270; 1271; 1273/1; 1276; 1277; 1278; 1279; 1280; 1290/1; 2052/1; 2052/2; 2053/1; 2053/3; 2053/4; 2056/1; 2057; 2058; 2060; 2061; 2104; 2319/1; 2325; 2508/1; 2508/4; 2511/1; 3252; 3261; 3300; 3301; 3304; 3369; 3379; 3382; 3736; 3737; 3738; 3742/2; 3743; 3744; 5981; 5982/1; 6934; 6935; 6936; 6937; 6938; 6939; 6940; 6953; 6954; 6955; 6956; 7029; 7032; 7033; 7042; 7043; 7044; 7045; 7047; 7322; 7329; 7342/1; 7342/2; 7373/1; 7373/2; 7373/3; 7373/61; 7373/89; 7373/90; 7373/92; 7373/93; 7373/94; 7373/95; 7373/96; 7373/97; 7373/98; 7373/99; 7373/100; 7373/101; 7373/102; 7373/103; 7373/104; 7373/105; 7373/106; 7373/107; 7373/108; 7373/109; 7373/110; 7373/111;

7373/112; 7373/113; 7373/114; 7373/115; 7373/116; 7373/117; 7373/118; 7373/119; 7373/120; 7373/121; 7373/122; 7373/123; 7374; 7489; 7493; 7494; 7495; 7496; 7497; 7498; 7499; 7500; 7501; 7502; 7503; 7504; 7517; 7519; 7533; 7534; 7540; 7542; 7543; 7546; 9291/1; 9292; 9325; 9326/2; 9405; 9408; 9409; 9410/1; 9418; 9419/1; 9433/2; 9433/4; 9433/7; 9449/2; 9451/2; 9471/1; 9471/2; KN-C: 515/9; 515/15; 515/60; 1060/5; 1268; 1269; 1271/1; 1272/3; 1276/3; 2326/2; 3252/2; 3263/1; 3304/3; 3304/5; 3304/7; 3304/8; 3371/1; 3374/1; 3481/2; 3747/87; 5982/2; 6009/3; 6012/95; 6012/60; 6012/61; 6068/11; 6068/18; 6417/2; 6417/206; 6417/322; 6909/12; 6953/1; 7040/2; 7064/7; 7064/13; 7064/16; 7324/1; 7373/2; 7373/72; 7373/73; 7373/74; 7373/75; 7373/76; 7373/77; 7373/78; 7373/79; 7373/80; 7373/81; 7373/82; 7373/85; 7373/86; 7373/87; 7373/88; 7373/89; 7373/90; 7373/91; 7373/92; 7373/93; 7373/94; 7373/95; 7373/96; 7373/97; 7373/98; 7373/99; 7373/100; 7373/101; 7373/102; 7373/103; 7373/104; 7373/105; 7373/106; 7373/107; 7373/108; 7373/109; 7373/110; 7373/111; 7373/114; 7420/34; 7420/136; 7420/138; 7420/150; 7420/151; 12415/8; 12447/6; 12609/3; 12609/4; 12609/5;

Dočasný záber

KN-E: 515/1; 658; 705; 738/2; 741/1; 742/1; 743/2; 744/2; 745/2; 746/2; 750/3; 751/3; 752/3; 753/3; 768; 769; 774; 775; 776; 787/1; 788/1; 792; 793; 855; 856; 858/1; 860; 861/1; 951; 955; 960; 961; 962; 963; 969; 970; 989; 990; 991; 992; 993; 994; 995; 996/1; 999; 1000; 1001; 1002; 1059; 1060; 1061/1; 1062; 1083/1; 1083/2; 1084/1; 1085; 1086; 1087/1; 1087/2; 1088; 1089/1; 1089/2; 1090/1; 1090/2; 1091/1; 1091/2; 1092/1; 1092/2; 1093; 1128/1; 1128/2; 1129/1; 1129/2; 1130/1; 1130/2; 1131/1; 1131/2; 1132/1; 1132; 1133/1; 1133/2; 1134/1; 1134/2; 1135/1; 1135/2; 1136/1; 1136/2; 1137; 1138; 1139/1; 1158/1; 1158/2; 1159/1; 1159/2; 1160/2; 1161/1; 1161/2; 1162/1; 1162/2; 1163/1; 1163/2; 1164/1; 1164/2; 1165/1; 1165/2; 1166/1; 1166/2; 1167/1; 1167/2; 1168/1; 1168/2; 1169/1; 1169/2; 1170/1; 1170/2; 1171/1; 1171/2; 1172/1; 1172/2; 1173/1; 1173/2; 1174/1; 1174/2; 1175/1; 1175/2; 1182/1; 1182/2; 1183/1; 1183/2; 1188/1; 1190/1; 1190/2; 1191/1; 1191/2; 1192/1; 1192/2; 1193/1; 1193/2; 1194/1; 1195/1; 1196/1; 1197/1; 1198/1; 1199/1; 1200; 1201; 1259; 1290/1; 1290; 2002/2; 2015/2; 2057; 2058; 2059; 2104; 2105/2; 2141; 2142; 2143; 2144; 2152; 2153; 2198; 2199; 2202/2; 2203/2; 2205; 2234; 2235/2; 2239; 2261; 2275; 2291; 2301; 2307; 2309; 2311/1; 2319/1; 2319/2; 2508/1; 2508/4; 2511/1; 2519; 2520; 2534; 3252; 3261; 3300; 3304; 3369; 3378; 3379; 3382; 3383; 3460; 3461; 3462; 3478/2; 3736; 3737; 3738; 3740; 3742/2; 3743; 3746/2; 5981; 5982/1; 6954; 6955; 6956; 6957; 7322; 7329; 7330; 7331; 7333/1; 7341/2; 7342/2; 7373/2; 7373/3; 7373/61; 7373/89; 7373/90; 7373/92; 7373/93; 7373/94; 7373/95; 7373/96; 7373/97; 7373/98; 7373/100; 7373/101; 7373/102; 7373/103; 7373/104; 7373/105; 7373/106; 7373/107; 7373/108; 7373/109; 7373/110; 7373/111; 7373/112; 7373/113; 7373/114; 7373/115; 7373/116; 7373/117; 7373/118; 7373/119; 7373/120; 7373/121; 7373/122; 7373/123; 7401; 7402; 7494; 7495; 7496; 7497; 7498; 7499; 7500; 7501; 7502; 7503; 7504; 7510; 7511; 7512; 7513; 7514; 7515; 7517; 1518; 7519; 7528; 7529; 7530; 7531; 7532; 7533; 7534; 7539; 7540; 7541; 7542; 7543; 7544; 7546; 7549; 9292; 9325; 9326/2; 9327; 9366; 9405; 9406; 9407/2; 9408; 9409; 9410/1; 9418; 9419/1; 9419/2; 9424/1; 9424/6; 9433/2; 9433/4; 9433/7; 9441/2; 9449/1; 9450/1; 9450/2; 9451/1; 9451/2; 9457/3; 9458/1; 9469/1; 9967; KN-C: 515/9; 515/14; 515/15; 515/60; 515/61; 657/3; 658/3; 705/5; 705/6; 707/3; 707/4; 739/3; 741/7; 741/8; 862/4; 862/8; 1060/4; 1060/10; 1060/11; 1060/12; 1060/14; 1066/1; 1900/51; 2307/1; 2308; 2326/2; 3251/1; 3252/1; 3252/2; 3263/1; 3264; 3300/2; 3304/3; 3304/5; 3304/7; 3304/8; 3371/1; 3374/1; 3382/2; 3462/1; 3462/2; 3465/1; 3465/2; 3465/3; 3469; 3481/2; 3482/1; 3747/89; 3747/90; 3747/91; 5982/2; 6068/12; 6909/11; 6954; 7053/3; 7064/6; 7325/1; 7373/4; 7373/82; 7373/83; 7373/84; 7373/85; 7373/102; 7373/103; 7373/104; 7373/105; 7373/106; 7373/107; 7373/108; 7373/109; 7373/110; 7373/111; 7373/114; 7420/34; 7420/35; 7420/138; 9288/9; 9288/15; 12609/4; 12609/5;

Ročný záber

KN-E: 515/1; 738/2; 741/1; 742/1; 742/2; 743/1; 743/2; 744/2; 745/2; 746/2; 750/3; 751/3; 752/3; 753/2; 753/3; 761; 765; 767; 768; 769; 796; 797; 798; 848; 849; 864; 944; 945; 946; 950; 951; 955; 956; 969; 970; 973; 974; 984; 985; 1007; 1008; 1048; 1049; 1059; 1060; 1062; 1083/2; 1086; 1087/2; 1088; 1093; 1096; 1097; 1098; 1125; 1126; 1127; 1128/2; 1129/2; 1130/2; 1131/2; 1132; 1133/2; 1134/2; 1135/2; 1136/2; 1137; 1138; 1158/2; 1159/2; 1160/2; 1161/2; 1162/2; 1163/2; 1164/2; 1165/2;

1166/2; 1167/2; 1168/2; 1169/2; 1170/2; 1171/2; 1172/2; 1173/2; 1174/2; 1175/2; 1182/2; 1183/2; 1190/2; 1191/2; 1192/2; 1202; 1244; 1248; 1259; 1260; 1261; 1262; 1263; 1280; 1281; 1284; 1285; 1286; 1290/1; 1290; 2015/2; 2057; 2058; 2059; 2060; 2061; 2104; 2152; 2153; 2198; 2199; 2239; 2260; 2261; 2265; 2268; 2275; 2277; 2291; 2296; 2297; 2298; 2301; 2307; 2309; 2311/1; 2317; 2318; 2319/1; 2319/2; 2508/1; 2508/4; 2511/1; 2512; 2518; 2519; 2520; 2534; 2535; 2555; 2576; 2577; 2579; 2581; 2582; 3242; 3243; 3244; 3245/1; 3249; 3250; 3300; 3304; 3378; 3382; 3383; 3460; 3467; 3482/1; 3482/2; 3552; 3553; 3554/2; 3562; 3563; 3584; 3638/1; 3638/2; 3736; 3737; 3739; 3740; 3742/2; 3743; 3744; 3745; 3746/2; 4032/7; 6937; 6938; 6939; 6952; 6953; 6954; 6955; 6956; 6957; 6971; 6972; 6973; 6974; 6975; 6976; 6977; 6978; 6979; 6980; 6982; 6983; 6984; 7032; 7033; 7034; 7059; 7060; 7061; 7106; 7109; 7117; 7322; 7329; 7330; 7333/1; 7341/1; 7341/2; 7342/1; 7342/2; 7343; 7352; 7354; 7355; 7358; 7359; 7360; 7361; 7362; 7363; 7371/1; 7371/2; 7372/1; 7372/2; 7373/1; 7373/2; 7373/3; 7373/4; 7373/5; 7373/61; 7373/89; 7373/90; 7373/92; 7373/93; 7373/94; 7373/95; 7373/96; 7373/97; 7373/98; 7373/99; 7373/100; 7373/101; 7373/102; 7373/103; 7373/104; 7373/105; 7373/106; 7373/107; 7373/108; 7373/109; 7373/114; 7373/115; 7373/116; 7373/117; 7373/118; 7373/119; 7373/120; 7373/121; 7373/122; 7373/123; 7374; 7401; 7402; 7403; 7404; 7405; 7406; 7407; 7408; 7409; 7410; 7411; 7412; 7488; 7489; 7493; 7494; 7495; 7496; 7497; 7498; 7499; 7500; 7501; 7502; 7503; 7504; 7505; 7509; 7510; 7511; 7512; 7513; 7515; 7517; 1518; 7519; 7522; 7529; 7530; 7531; 7532; 7533; 7534; 7540; 7541; 7542; 7543; 7544; 7546; 7547; 7549; 7550; 7551; 7552; 7553; 7554; 7555; 7556; 9291/1; 9292; 9379; 9380; 9405; 9407/2; 9408; 9409; 9410/1; 9418; 9419/1; 9420; 9424/6; 9433/4; 9433/7; 9439/2; 9441/2; 9449/2; 9457/2; 9457/3; 9458/1; 9458/2; 9469/1; 9469/2; 9471/1; 9471/2; 9967;

KN-C: 515/2; 515/9; 515/14; 515/15; 515/17; 515/48; 705/5; 707/3; 739/3; 741/1; 741/3; 862/4; 1060/4; 1060/10; 1060/11; 1060/12; 1060/14; 1201; 1228; 1229; 1243/1; 1247; 1276/1; 1280/1; 1286/1; 1900/51; 2062/2; 2062/3; 2063/1; 2063/2; 2070/6; 2307/1; 2308; 2566; 2573; 2580; 3240; 3248; 3252/1; 3252/2; 3263/1; 3264; 3300/2; 3304/3; 3304/5; 3304/7; 3304/8; 3371/1; 3374/1; 3382/2; 3383/3; 3459/35; 3460/13; 3460/34; 3460/38; 3460/41; 3467; 3469; 3481/2; 3636; 3641; 3745/24; 3747/90; 3747/91; 6009/1; 6009/3; 6012/6; 6012/7; 6012/59; 6012/96; 6012/110; 6012/167; 6068/1; 6068/11; 6068/15; 6068/16; 6068/17; 6068/18; 6068/20; 6068/21; 6417/2; 6417/212; 6417/213; 6417/214; 6417/215; 6417/216; 6417/217; 6417/218; 6417/219; 6417/206; 6909/11; 6948; 6953/1; 6973/2; 6974; 6976/2; 6979/2; 6982/1; 6984/1; 7035/1; 7036/1; 7036/2; 7036/3; 7040/1; 7040/2; 7064/5; 7064/6; 7064/7; 7064/8; 7064/9; 7064/11; 7064/12; 7064/13; 7064/14; 7064/15; 7064/16; 7064/21; 7064/24; 7064/26; 7101/1; 7104; 7105/1; 7324/1; 7325/1; 7343/3; 7344/4; 7345/2; 7345/3; 7345/4; 7346/3; 7347/3; 7348/2; 7350; 7353/1; 7353/10; 7353/12; 7353/17; 7353/18; 7353/119; 7373/2; 7373/4; 7373/37; 7373/72; 7373/73; 7373/74; 7373/75; 7373/76; 7373/77; 7373/78; 7373/79; 7373/80; 7373/81; 7373/82; 7373/83; 7373/85; 7373/86; 7373/87; 7373/88; 7373/89; 7373/90; 7373/91; 7373/92; 7373/93; 7373/94; 7373/95; 7373/96; 7373/97; 7373/98; 7373/99; 7373/100; 7373/101; 7373/102; 7373/103; 7373/104; 7373/105; 7373/106; 7373/107; 7373/108; 7373/109; 7373/110; 7373/111; 7373/114; 7420/34; 7420/35; 7420/45; 7420/136; 7420/144; 7420/149; 12415/2; 12415/8; 12415/15; 12609/3; 12609/4; 12724/3; 12725/124; 12725/125;

Katastrálne územie Oščadnica

Trvalý záber

KN-E: 1/21; 1/518; 11001/1; 11001/1; 1/18; 4/1; 4/1; 1/18; 1/12; 1/12; 1/18; 1/12; 1/18;
KN-C: 1643/7; 1657; 1659; 1663; 1664/42; 1685/1; 1686/2; 1687/4; 1687/11; 14048/26; 14146/1; 14148/1; 14150/1; 14151/5; 14151/6; 14151/17; 14151/18;

Dočasný záber

KN-E: 1/21; 1/518; 11001/1; 11001/1; 1/18; 1/12; 1/18; 1/12;
KN-C: 1643/7; 1657; 1659; 1663; 1685/1; 14150/1; 14151/5; 14151/6; 14151/17; 14151/18;

Ročný záber

KN-E: 1/21; 1/518; 11001/1; 4/1; 1/18; 1/18; 1/18; 4/1; 4/1; 4/1; 4/1; 1/18; 1/18; 4/1;

KN-C: 1643/7; 1664/40; 1664/42; 1683; 1685/4; 1685/6; 1686/1; 1686/2; 1686/4; 1686/5; 1687/4; 1687/5; 1687/11; 14048/5; 14048/21; 14139/39; 14139/42; 14146/1; 14146/45; 14146/46; 14146/47; 14146/48; 14146/49; 14146/50; 14146/51; 14146/52; 14146/53; 14146/54; 14146/55; 14146/57; 14146/58; 14146/60; 14146/61; 14146/62; 14146/63; 14146/64; 14146/65; 14146/66; 14146/67; 14146/68; 14146/69; 14147/1; 14147/3; 14147/23; 14148/1; 14148/4; 14150/1; 14152/11;

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Katastrálne územie Oščadnica

Trvalý záber

KN-C: 171/3; 171/11; 171/14; 171/18; 171/19; 171/20; 1623/1; 1623/2; 1623/6; 1623/7; 1624/1; 1624/5; 1625/2; 1626/1; 1626/2; 1626/4; 1626/5; 1626/6; 1626/7; 1627/1; 1627/2; 1627/3; 1627/4; 1627/5; 1627/6; 1627/7; 1627/8; 1628; 1629; 1630/1; 1630/3; 1631/1; 1631/2; 1631/3; 1631/4; 1631/9; 1631/10; 1632/1; 1632/2; 1632/3; 1632/4; 1633/1; 1633/2; 1633/3; 1633/4; 1633/5; 1634/1; 1634/4; 1634/5; 1635/1; 1635/2; 1635/5; 1635/6; 1639; 1640/1; 1641/2; 1641/5; 1642/2; 1642/4; 1642/5; 1643/7; 1643/30; 1644/1; 1645/2; 1648/2; 1658; 1665/2; 1690; 1691/1; 1691/2; 1692/1; 1692/3; 1693/1; 1693/2; 1693/5; 1694/9; 1694/10; 1694/11; 1695/1; 1695/2; 1695/4; 1695/5; 1695/6; 1695/7; 1695/8; 1695/9; 1695/10; 1695/11; 1695/12; 1695/13; 1697/1; 1697/2; 1697/3; 1697/4; 1697/6; 1697/7; 1697/8; 1697/9; 1697/10; 1697/11; 1697/12; 1697/13; 1698/1; 1698/4; 1698/12; 1698/17; 1698/18; 1698/19; 1698/20; 1698/21; 1698/22; 1698/23; 1698/24; 1698/26; 1698/27; 1699/1; 1699/7; 1699/8; 1699/9; 1701/1; 1701/3; 1701/9; 1701/10; 1701/11; 13001/1; 13001/2; 13001/3; 13001/6; 13002/1; 13002/6; 13002/7; 13004/1; 13004/2; 13004/3; 13004/10; 13004/15; 13004/22; 14048/26; 14048/29; 14048/30; 14048/31; 14048/34; 14150/1; 14150/13; 14150/16; 14150/30; 14150/32; 14150/33; 14150/46; 14150/47; 14150/49; 14151/5; 14151/6; 14151/16; 14151/19; 14151/24; 14151/25; 14151/27; 14151/28; 14151/30; 14151/40; 14151/43; 14151/44; 14151/46;

Dočasný záber

KN-C: 171/12; 171/13; 171/17; 1623/2; 1623/3; 1623/4; 1626/3; 1627/4; 1630/2; 1630/3; 1631/5; 1631/7; 1631/8; 1634/2; 1634/3; 1635/3; 1635/4; 1636/1; 1636/2; 1636/3; 1637/1; 1637/4; 1637/5; 1638/1; 1639; 1641/4; 1642/1; 1642/4; 1642/5; 1643/7; 1643/27; 1643/28; 1643/29; 1643/30; 1643/31; 1643/32; 1645/2; 1648/2; 1650; 1651; 1652; 1659/1; 1691/1; 1691/2; 1691/3; 1692/1; 1692/2; 1692/4; 1692/5; 1693/3; 1693/4; 1693/5; 1694/2; 1694/3; 1694/4; 1694/11; 1695/2; 1695/5; 1695/8; 1695/9; 1695/10; 1697/3; 1697/5; 1697/6; 1697/7; 1698/4; 1698/8; 1698/9; 1698/14; 1698/16; 1699/6; 1701/1; 1701/4; 1701/5; 1701/7; 1701/8; 13001/3; 13004/2; 13004/3; 13004/10; 13004/15; 14151/18; 14151/29; 14151/35; 14151/46;

Ročný záber

KN-C: 171/3; 171/41; 1623/1; 1624/1; 1624/2; 1637/2; 1637/3; 1638/2; 1640/1; 1640/2; 1641/1; 1641/3; 1642/2; 1644/1; 1657/1; 1658; 1665/2; 1690; 1695/1; 1697/1; 1697/2; 1698/1; 1698/13; 1698/15; 1698/25; 1699/1; 13002/1;

Katastrálne územie Horelica

Trvalý záber

KN-C: 308/1; 308/4; 1015; 1016; 1024/3; 1117/8; 1421; 1514/3; 1514/4; 1526; 1527/1; 1527/3; 1548/2; 1549; 1550; 1552/2; 1555/1; 1555/4; 1556; 1558/2; 1559; 1560/1; 1563/1; 1563/2; 1564; 1565; 1566; 1568/4; 1568/5; 1569/1; 1569/2; 1570; 1571/2; 1571/3; 1572; 1573/1; 1573/2; 1576/2; 1582/2; 1632; 1633; 1634/2; 1635/1; 1640/2; 1640/3; 1640/4; 1640/6; 1688; 1693/2; 1694/2; 1695/2; 1696/2; 1718; 1719; 1720/1; 1720/2; 1721/2; 1721/3; 1722/1; 1722/2; 1722/3; 1722/10; 1723/1; 1726/1; 1727; 1744/1; 1751/1; 1751/2; 1771/2; 1772/2; 1784; 1786/2; 1798/1; 1803/1; 1803/2; 1804; 1807/1; 1807/3; 1808/1; 1808/3; 1809/1; 1809/3; 1810/1; 1810/4; 1811/1; 1811/4; 1812/1; 1812/2; 1812/4; 1848/1; 1849; 1850; 1851; 1852/1; 1852/2; 1852/3; 1854/1; 1854/2; 1855; 1856/2; 1859; 1861/2; 1869/3; 1869/4; 1890; 2019/1; 2019/11; 2019/12; 2019/16; 2019/17; 2026; 2027/1; 2027/2; 2030/1; 2040/4; 2040/7; 2040/8; 2041/1; 2041/3; 2041/4; 2041/5; 2042/1; 2092/1; 2092/4; 2099/1; 2101; 2102; 2104; 2105; 2106/2; 2107/2; 2108/2; 2109/2; 2110/1; 2110/2; 2111; 2112/2; 2125/2;

2126; 2127; 2128; 2129; 2130; 2131/1; 2131/2; 2131/3; 2132/6; 2132/7; 2132/8; 2132/9; 2133/2; 2134/2; 2137/2; 2138/2; 2393; 2394; 2396/1; 2396/4; 2397/1; 2397/4; 2398/2; 2398/3; 2398/4; 2398/5; 2399/2; 2399/3; 2399/5; 2400/2; 2400/3; 2400/5; 2405/1; 2405/2; 2405/9; 2405/13; 2405/20; 2405/21; 2405/22; 2405/23; 2405/24; 2406/1; 2406/3; 2407/2; 2407/4; 2558/7; 2559/6; 2559/7; 2560/4; 2564/14; 2564/15; 2580/1; 2580/5; 2580/9; 2582/17; 2582/18; 2588/1; 2592/1; 2592/2; 2597/2; 2597/3; 2597/4; 2597/15; 2597/17; 2597/29; 2597/30; 2597/33; 2597/36; 2597/39; 2597/40; 2597/41; 2597/42; 2597/43; 2597/44; 3298; 3299; 3300/1; 3301/1; 3301/2; 3302; 3303/1; 3303/3; 3303/6; 3303/7; 3303/8; 3303/9; 3303/10; 3303/11; 3303/12; 3303/13; 3303/14; 3303/15; 3303/16; 3303/17; 3303/18; 3303/19; 3303/20; 3303/21; 3303/22; 3304/1; 3304/3; 3304/4; 3304/5; 3304/6; 3304/7; 3304/8; 3349/4; 3360/9; 3375/1; 3375/10; 3375/12; 3375/13; 3375/14; 3375/15; 3375/16; 3375/17; 3375/18; 3375/21; 3375/23; 3375/24; 3375/45; 3375/46; 3375/47; 3375/48; 3375/49; 3375/50; 3375/51; 3375/52; 3375/53; 3375/54; 3375/55; 3375/56; 3375/57; 3375/58; 3375/59; 3375/60; 3375/61; 3375/62; 3375/63; 3375/64; 3375/65; 3375/66; 3375/67; 3375/68; 3375/69; 3375/70; 3375/71; 3375/72; 3375/73; 3375/74; 3375/75; 3375/76; 3375/77; 3375/78; 3375/79; 3375/80; 3375/81; 3375/82; 3375/83; 3375/84; 3375/85; 3375/86; 3375/87; 3375/88; 3375/89; 3375/90; 3375/91; 3375/92; 3375/93; 3375/94; 3375/95; 3375/96; 3375/97; 3375/98; 3375/99; 3375/100; 3375/101; 3375/102; 3375/103; 3375/104; 3375/105; 3375/106; 3375/107; 3375/108; 3375/109; 3375/110; 3375/111; 3414/2; 3414/4; 3414/5; 3453/1; 3453/2; 3454/1; 3454/2; 3455; 3545/6; 3545/7; 3546/7; 3547/1; 3547/6; 3547/10; 3547/12; 3547/30; 3547/31; 3547/32; 3547/33; 3547/34; 3547/35; 3547/36; 3547/37; 3547/38; 3547/39; 3548/1; 3548/2; 3548/3; 3549/2; 3549/11; 3550/1; 3808/2; 3809/3; 3810/2; 3811/5; 3811/6;

Dočasný záber

KN-C: 308/3; 308/4; 309/2; 309/4; 317/1; 317/2; 317/3; 318/3; 318/4; 318/5; 318/6; 318/7; 514/1; 514/3; 1015; 1016; 1021; 1024/2; 1024/4; 1033/1; 1033/2; 1033/3; 1033/4; 1146; 1354/3; 1423/1; 1424; 1425; 1439; 1445; 1452/1; 1496/1; 1498; 1499; 1502/2; 1508; 1514/1; 1514/3; 1514/4; 1514/5; 1527/3; 1531/2; 1551; 1552/1; 1555/4; 1573/2; 1579; 1581; 1582/1; 1632; 1633; 1634/1; 1634/2; 1635/1; 1635/2; 1636/1; 1640/1; 1645; 1722/1; 1722/2; 1722/8; 1722/9; 1722/10; 1722/11; 1723/1; 1723/2; 1724/1; 1724/2; 1725/1; 1725/2; 1726/2; 1728/1; 1728/2; 1729/1; 1729/2; 1730/1; 1730/2; 1731/1; 1731/2; 1732; 1740/2; 1744/1; 1744/2; 1747; 1750; 1751/1; 1751/2; 1767; 1769/1; 1770; 1771/1; 1772/1; 1773; 1775/1; 1775/2; 1776/1; 1776/2; 1777/1; 1777/2; 1778/1; 1778/2; 1779/1; 1779/2; 1780/1; 1780/2; 1780/3; 1781/1; 1781/2; 1782/1; 1782/2; 1783; 1784; 1785; 1786/1; 1786/4; 1786/5; 1786/6; 1795; 1807/1; 1807/2; 1808/1; 1808/2; 1809/1; 1809/2; 1810/1; 1810/2; 1810/3; 1810/5; 1811/1; 1811/2; 1811/3; 1812/1; 1856/2; 1859; 1860; 1866/3; 1874/1; 1875; 1881; 1882; 1894/1; 2019/6; 2019/7; 2019/10; 2019/13; 2019/14; 2019/15; 2019/16; 2019/17; 2026; 2027/1; 2028; 2030/2; 2030/4; 2040/1; 2040/2; 2040/3; 2040/5; 2040/6; 2041/1; 2041/2; 2041/3; 2042/4; 2086; 2087; 2088; 2089; 2131/1; 2131/2; 2132/1; 2132/2; 2132/3; 2132/4; 2154; 2395; 2405/2; 2405/6; 2405/9; 2405/12; 2405/13; 2405/15; 2405/17; 2405/18; 2410/3; 2411/1; 2411/3; 2558/4; 2558/6; 2559/1; 2559/2; 2559/3; 2559/4; 2559/8; 2560/1; 2560/3; 2561/2; 2562/2; 2563/2; 2563/3; 2564/1; 2564/10; 2564/11; 2564/12; 2564/13; 2564/16; 2565/1; 2565/2; 2566/2; 2567; 2568; 2569; 2570; 2571; 2572; 2573; 2574; 2575; 2576; 2577; 2578; 2579; 2580/2; 2580/5; 2580/6; 2580/7; 2580/8; 2581/1; 2581/5; 2581/6; 2582/1; 2582/2; 2582/3; 2582/9; 2582/10; 2582/11; 2582/12; 2582/13; 2582/14; 2582/15; 2583/5; 2584/1; 2584/2; 2588/2; 2591; 2593/1; 2593/3; 2593/4; 2593/5; 2594/1; 2594/2; 2595/1; 2595/2; 2595/3; 2595/4; 2595/5; 2596/7; 2596/8; 2596/9; 2597/3; 2597/11; 2597/12; 2597/15; 2597/16; 2597/17; 2597/22; 2597/23; 2597/24; 2597/25; 2597/26; 2597/27; 2597/28; 2597/29; 2597/31; 2597/32; 2597/34; 2597/36; 2597/37; 2597/38; 2604; 3299; 3303/1; 3303/2; 3303/3; 3303/5; 3304/1; 3375/19; 3375/20; 3375/21; 3375/22; 3375/23; 3375/47; 3375/48; 3375/50; 3375/51; 3375/63; 3375/64; 3375/65; 3375/83; 3375/84; 3375/86; 3375/96; 3375/104; 3375/105; 3375/106; 3375/107; 3375/108; 3457; 3460/1; 3545/1; 3545/3; 3545/4; 3545/5; 3546/2; 3547/1; 3547/5; 3547/6; 3547/7; 3547/9; 3547/11; 3547/12; 3547/13; 3547/14; 3547/15; 3547/16; 3547/17; 3547/18; 3547/19; 3547/20; 3547/21; 3547/22; 3547/23; 3547/24; 3547/25; 3547/26; 3547/35; 3548/1; 3549/2; 3549/3; 3549/5; 3550/3; 3550/4; 3551/1; 3551/3; 3556/1;

Ročný záber

KN-C: 308/1; 1028; 1117/2; 1117/8; 1137/1; 1418; 1419; 1421; 1422/1; 1453; 1454; 1455; 1483/1; 1483/2; 1484; 1485; 1486; 1487; 1488; 1526; 1527/1; 1528/1; 1528/2; 1529; 1530; 1531/1; 1532; 1533; 1534; 1535; 1537; 1538; 1539; 1540; 1541; 1542; 1543; 1544; 1545; 1546; 1547; 1553; 1554; 1555/2; 1557; 1558/1; 1575; 1576/1; 1577; 1583; 1584; 1585; 1586; 1636/2; 1637/1; 1637/2; 1640/3; 1687; 1696/1; 1696/4; 1699; 1713; 1721/1; 1736/1; 1737; 1739; 1745; 1746; 1794/1; 1797/1; 1798/2; 1847/1; 1848/2; 1852/2; 1853; 1856/1; 1861/1; 1862; 1869/2; 1877/1; 1877/2; 1890; 2019/9; 2019/11; 2030/1; 2042/1; 2090; 2091/1; 2091/2; 2092/2; 2092/3; 2106/1; 2107/1; 2108/1; 2109/1; 2112/1; 2121; 2122; 2123; 2124; 2125/1; 2405/5; 2580/1; 2582/8; 1871; 2588/1; 2592/1; 3298; 3375/1;

Katastrálne územie Čadca

Trvalý záber

KN-C: 1750/1; 1750/29; 9974/1; 9974/28; 9975/1; 9975/13; 9975/16; 9975/17; 9975/19; 9975/20; 9975/25; 9981/13; 9982/3; 9983/2; 10068/8; 10068/10; 10068/11; 10068/12; 10069/3; 10069/4; 10070/1; 10071/2; 10071/3; 10072/1; 10072/2; 10072/3; 10072/4; 10073/2; 10074/1; 10075; 10076/1; 10077; 10078/1; 10079; 10080/1; 10128/2; 10129/3; 10130/4; 10130/5; 10130/6; 10130/7; 10130/8; 10130/9; 10131/3; 10132/1; 10132/2; 10132/3; 10132/4; 10133/1; 10133/2; 10133/3; 10133/4; 10133/5; 10133/6; 10133/7; 10134/1; 10134/4; 10134/5; 10135/5; 10135/6; 10137/1; 10137/4; 10137/6; 10137/7; 10137/8; 10138/1; 10138/2; 10139/1; 10140; 10141/1; 10141/2; 10141/3; 10142/1; 10142/4; 10144/3; 10144/4; 10145/1; 10145/23; 10145/25; 10145/34; 10145/35; 10145/37; 10146/1; 10146/3; 10146/4; 10146/6; 10146/7; 10147/1; 10147/2; 10148/5; 10149/2; 10150/3; 10151/5; 10151/6; 10151/7; 10152/4; 10152/6; 10152/7; 10153/4; 10154; 10155/2; 10180/1; 10181/1; 15296/17; 15296/19; 15296/24;

Dočasný záber

KN-C: 1750/23; 1750/24; 1750/25; 1750/26; 1750/28; 1750/29; 1750/34; 1750/36; 9974/22; 9974/23; 9974/24; 9975/5; 9975/9; 9975/10; 9975/11; 9975/12; 9975/13; 9975/14; 9975/15; 9975/18; 9975/21; 9975/22; 9975/23; 9975/24; 9975/25; 10068/2; 10068/3; 10068/5; 10068/6; 10068/7; 10070/2; 10072/5; 10072/6; 10074/2; 10076/2; 10078/2; 10080/2; 10080/3; 10080/4; 10080/5; 10121/1; 10129/2; 10130/2; 10130/3; 10132/1; 10133/1; 10133/2; 10136/1; 10137/3; 10137/5; 10139/2; 10141/4; 10141/5; 10142/2; 10142/3; 10143/1; 10143/2; 10144/1; 10144/2; 10144/5; 10145/1; 10145/3; 10145/16; 10145/17; 10145/18; 10145/19; 10145/20; 10145/21; 10145/22; 10145/23; 10145/25; 10145/26; 10145/27; 10145/28; 10145/32; 10145/36; 10145/38; 10145/39; 10145/40; 10145/41; 10145/42; 10145/43; 10146/1; 10146/3; 10146/4; 10146/5; 10146/6; 10146/7; 10146/9; 10147/1; 10147/2; 10147/5; 10148/1; 10148/2; 10148/4; 10148/6; 10149/1; 10150/2; 10151/2; 10151/3; 10151/4; 10152/2; 10152/3; 10152/5; 10155/1; 10161/2; 10165/2; 10165/3; 10165/4; 10166/2; 10167/4; 10167/5; 10167/6; 10167/7; 10167/8; 10167/9; 10168/2; 10168/3; 10171/2; 10171/3; 10171/4; 10172/2; 10173/1; 10173/6; 10173/7; 10175/6; 10177/5; 10177/10; 10178; 10179/1; 10179/3; 10179/4; 10179/5; 10180/1; 10181/1; 10181/3; 10181/4; 10181/5; 10181/6; 15296/18; 15413/499; 15413/500; 15413/501; 15413/540; 15413/542; 15413/545; 15413/546; 15413/547; 15413/550; 15413/551;

Ročný záber

KN-C: 309/1; 309/22; 309/23; 309/24; 309/40; 953/1; 953/9; 953/62; 953/64; 953/65; 953/66; 953/67; 953/68; 953/70; 953/71; 953/72; 953/73; 953/74; 953/75; 954/1; 954/9; 954/14; 954/15; 954/16; 954/19; 955/1; 955/3; 957/52; 957/62; 957/64; 958/1; 981/3; 982/102; 984/1; 984/2; 984/3; 985; 986/2; 1750/1; 1750/15; 1750/17; 1750/18; 1750/19; 1750/21; 1750/22; 1750/30; 1750/35; 1751/10; 1751/23; 1767/11; 1767/12; 1794/30; 1794/38; 1794/40; 1795/2; 1795/3; 1796/15; 1796/19; 1796/25; 1797/5; 9956/8; 9956/20; 9957/1; 9957/40; 9957/43; 9968/11; 9968/15; 9974/20; 9974/21; 9975/1; 9981/5; 9981/11; 9981/12; 9982/1; 9983/1; 9984; 9985; 9986; 10049; 10050; 10051; 10052; 10053; 10054; 10055; 10056; 10057; 10058/1; 10059; 10060; 10061; 10062; 10063/1; 10066; 10067; 10068/1; 10068/4; 10093; 10094; 10095; 10096/1; 10097; 10098; 10099; 10173/8; 10174; 10197/11; 10197/13; 15413/502; 15413/506;

III.2 OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

III.2.1 Opis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie

Predmetná stavba bola posudzovaná podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Posudzovaná bola celá trasa D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité, v rámci ktorej boli hodnotené aj úseky „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“. Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie na stavbu Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, vypracoval v máji 1999 Enviconsult s.r.o. Žilina.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť „D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“ bolo vydané MŽP SR dňa 03.11.2000. Jeho platnosť bola predĺžená rozhodnutím MŽP SR č. 8351/06-7.3/ml zo dňa 08.08.2006. Opätovne bola jeho platnosť predĺžená rozhodnutím MŽP SR č. 734/08-3.4/ml zo dňa 05.02.2008.

V záverečnom stanovisku sa na základe výsledku procesu posudzovania odporúčala realizácia trasy diaľnice D18 v „červenom – čadčianskom“ variante za podmienok dodržania opatrení, ktoré boli formulované v bode V/3, záverečného stanoviska.

Po vydaní Záverečného stanoviska MŽP SR sa diaľnica „D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“ rozdelila na kratšie stavebné úseky, pre ktoré sa vypracovali **samostatné dokumentácie pre územné rozhodnutia (DÚR)**, a to: „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“, „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“, „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“, „Diaľnica D3 Svrčinovec – Skalité“ a „Skalité – štátna hranica SK/PL“.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania DÚR a DSP boli posúdené v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti na stavbu „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s, 02/2013). Súčasťou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti z roku 2013 boli aj vyjadrenia OÚ ŽP Čadca (list č. ŽP-2012/00924-2/EA17 zo dňa 03.08.2012) a OÚ ŽP Žilina (A/2012/02839-002/Cas, zo dňa 07.09.2012), v ktorých bol vyjadrený súhlas s vydaním stavebného povolenia na predmetnú stavbu za predpokladu dodržania stanovených podmienok.

K Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vydalo MŽP SR listom č. 4973/2013-3.4/ml zo dňa 29.04.2013 vyjadrenie, v ktorom sa konštatuje, že zmena navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ nie je predmetom povinného posudzovania podľa §18 ods. 4) zákona.

Celá stavba, vrátane objektov odpočívadla a SSÚD, bola v území stabilizovaná rozhodnutím mesta Krásno nad Kysucou o umiestnení stavby č.j. 640/07 zo dňa 28.09.2007 (právoplatného dňa 17.06.2008), ktoré bolo predĺžené rozhodnutím Obvodného úradu Žilina, č. ObU-ZA-OVBP2/B/2013/00619-3/Pál zo dňa 11.07.2013 (právoplatnosť nadobudlo 16.08.2013). V roku 2018 Okresný úrad Žilina vydal Rozhodnutie č. OU-ZA-OVBP2-2018/035579-3/Pál, ktorým predĺžil platnosť ÚR až do 31.12.2023.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania DÚR boli posúdené v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti na stavbu „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil“ (R-PROJECT INVEST, s.r.o., Bratislava, 12/2012). Súčasťou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti z roku 2012 boli aj odborné stanoviská OÚ ŽP Čadca (list č. ŽP-2012/01481-2/2013/00045/EA17 zo dňa 22.01.2013) a OÚ ŽP Žilina (2013/235-4/Ryb), zo dňa 08.02.2013), v ktorých bolo konštatované, že orgány ŽP sa k predmetnej stavbe vyjadrovali v procese EIA a územnom konaní (CHKOKY/354/2011) a z pohľadu záujmov ochrany prírody a krajiny navrhované zmeny v územnom konaní, oproti stavu posudzovanému v procese EIA, nie sú zásadného charakteru. Obvodný úrad životného prostredia v Čadci konštatoval, že k predloženému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nemá zásadné pripomienky, a preto nie je potrebné, aby z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny bola zmena navrhovanej činnosti ďalej posudzovaná podľa zákona č.24/2006 Z.z, avšak v ďalšom stupni PD je potrebné akceptovať vyjadrenie ObÚ ŽP č.j.2011/00587-4/EA17 zo dňa 28.7.2011 a stanovisko ŠOP SR SCHKO Kysuce č.j. CHKOKY/354/2011.

K Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vydalo MŽP SR listom č. 4457/2013-3.4/ml zo dňa 05.04.2013 vyjadrenie, v ktorom sa konštatuje, že zmena navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil“ nie je predmetom povinného posudzovania podľa §18 ods. 4) zákona. Rozhodnutie o umiestnení stavby bolo vydané Obvodným úradom Žilina dňa 24.06.2013 pod č. spisu ObU-ZA-OVBP2/B/2013/00661-2/Pál a právoplatnosť nadobudlo 09.08.2013. Územné rozhodnutie predmetnej stavby bolo predĺžené rozhodnutím č. OU-ZA-OVBP2-2018/02299-2/Pál zo dňa 11.7.2018, právoplatným dňa 22.08.2018.

III.2.2 Opis technického riešenia navrhovanej zmeny

V priebehu spracovania projektovej dokumentácie boli do technického riešenia stavby zapracované požiadavky Záverečného stanoviska MŽP SR, príslušných stanovísk dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy, povoľujúceho orgánu, stanovísk od občanov a občianskych iniciatív. Zároveň bolo technické riešenie všetkých objektov stavby diaľnice D3 doplnené, spresnené a spracované do väčšej podrobnosti zodpovedajúcej DSP.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Navrhovaný úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ sa na začiatku úseku napája na pripravovaný úsek „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ a na konci úseku sa pripája na už úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ pri obci Oščadnica. Trasa diaľnice je prevažne v tesnom súbehu s jestvujúcou cestou I/11.

V stiesnených pomeroch vo viacerých úsekoch stavby sa cesta I/11 prekladá a diaľnica D3 využíva cestné teleso jestvujúcej cesty I/11. „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100. Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti obci Dunajov a na konci úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) bolo v súlade s STN 73 6101 možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod. Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je 10 791,92 m.

V riešenom úseku je navrhnuté ľavostranné veľké odpočívadlo Krásno nad Kysucou a križovatka Krásno nad Kysucou.

Pravostranné veľké odpočívadlo Oščadnica spolu so Strediskom správy a údržby diaľnic Oščadnica, ktoré boli v roku 2010 riešené v tomto úseku diaľnice D3, boli v roku 2020 pri spracovaní DSP priradené k nadväzujúcemu úseku diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

V úseku diaľnice D3 Žilina - Svrčinovec je v súčasnosti doprava vedená po existujúcich cestách I/11 a I/11A. Cesta I/11A predstavuje polovičný profil diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, ktorého súčasťou je aj ľavá tunelová rúra tunela Horelica s dĺžkou 605 m momentálne v obojsmernej prevádzke.

Na začiatku úseku v km 33,007 47 sa stavba plynule napája na úsek diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, ktorého časť v km 33,925 – 33,007 47 (spoločne s odpočívadlom Oščadnica a SSÚD Oščadnica) ide do výstavby spoločne s predmetným úsekom D3. Samotná stavba rieši dostavbu pravého jazdného pásu úseku a pravej tunelovej rúry tunela Horelica. Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov - ľavý profil (vrátane ľavej tunelovej rúry tunela Horelica) sa budoval v 3-och etapách, výstavba sa postupne dokončovala v rokoch 2004 – 2006. Koniec úseku bude napojený na v súčasnosti rozostavaný úsek „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“, ktorý bol vo fáze prípravy DSP predmetného úseku v realizácii. Počas prípravy DSP došlo na úseku D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec k úprave výškového vedenia diaľnice, čo malo priamy dopad na výškové vedenie v km cca 36,900 – K.Ú. Všetky nadväzné úseky boli v procese prípravy DSP navzájom koordinované.

Zmeny DSP (2020) oproti DÚR (2011) zahŕňajú predovšetkým úpravu v trase diaľnice D3 a jej zosúladenie s platnými STN, úpravu cestného telesa pre možnosť osadenia protihlukových stien zväčšeného rozsahu a bezpečnostných zariadení pre príslušnú úroveň zachytenia, doplnenie geotechnických, stabilizačných a odvodňovacích opatrení pri zemnom telese a múroch, zmenu riešenia

prekládok telekomunikačných vedení na základe požiadaviek budúceho správcu, zmeny ďalších prekládok inžinierskych sietí podľa aktuálneho vytýčenia a požiadaviek budúcich správcov.

Väčšinu z týchto zmien môžeme vyhodnotiť ako málo významné, ktoré nemajú zásadný vplyv na rozhodnutie vydané v územnom konaní. Uvedené zmeny vyplývajú z podrobného technického riešenia, ako aj z podmienok ÚR a SP objednávateľa, súčasťou ktorých bolo aj zapracovanie platných STN a TP a nových poznatkov o území (aktualizované prieskumy, rozvojové aktivity v území, odôvodnené požiadavky dotknutých orgánov a organizácií).

Oproti vydanému a právoplatnému ÚR je rozsah predkladanej dokumentácie DSP rozšírený o nové objekty, ktoré neboli predmetom ÚR. Tieto objekty vznikli ako požiadavka dotknutých orgánov samosprávy a štátnej správy, resp. ako dôsledok rozvoja územia v období od vydania ÚR, t.j. od roku 2013, čo vyvolalo potrebu nových stavebných objektov.

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP 2020) „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ je rozdelená nasledovne:

- ✓ **DSP časť 1.** rieši návrh diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov v II. profile (pravom) a úpravu jestvujúcej tunelovej rúry.
- ✓ **DSP časť 2.** predmetom je odpočívadlo Oščadnica, Stredisko správy a údržby Oščadnica a cca 1 km diaľnice, premostenia diaľnice a ostatné prislúchajúce objekty potrebné k sprevádzkovaniu daného úseku diaľnice (prevzaté z projektu DSP a DP Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, 2010).

V priebehu spracovania dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) na úseky Diaľnica D3 Kysucké Nové mesto – Oščadnica (2010) a Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (2020) nastali oproti riešeniu v Oznámeniach o zmene navrhovanej činnosti (DÚR; 2011 a 2012) nasledovné zmeny:

- a) Zmeny v smerovom a výškovom vedení diaľnice D3
- b) Zmeny v objektoch križovatiek
- c) Zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest, obnova krytu vozoviek
- d) Zmeny v mostných objektoch
- e) Zmeny v objektoch odpočívadiel a SSÚD
- f) Zmeny v geotechnických objektoch
- g) Zmeny v protihlukových opatreniach
- h) Zmeny v objektoch úprav vodných tokov
- i) Zmeny v objektoch preložiek inžinierskych sietí
- j) Zmeny v demoláciách
- k) Vybudovanie migračných objektov

Technické riešenie objektov stavby diaľnice D3 v jednotlivých úsekoch:

a) Zmeny v smerom a výškovom vedení diaľnice D3

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

V priebehu spracovania DSP sa pristúpilo k zmene trasy D3 v nasledovných úsekoch z dôvodu zachovania existujúcej cesty I/11 a jej tesného súbehu s diaľnicou:

- km 22,225 – km 23,066 dochádza k odklonu smerom vľavo od osi (max. lokálny odklon je o 9 m),
- km 23,066 – km 26,535 je odklon vpravo od osi (max. lokálny odklon je o 27 m),
- km 26,726 - km 28,427 odklon vpravo od osi (max. lokálny odklon je o 18 m),
- km 28,870 – km 31,391 dochádza k odklonu smerom vpravo od osi (max. lokálny odklon je o 20 m),
- km 31,391 – km 33,612 je odklon vľavo od osi (maximálny lokálny odklon je o 16 m).

Optimalizáciou trasy sa v km 23,400 zmenil smerový oblúk z pôvodných 1000 m na 950 m aj s príľahlou prechodnicou, ktorej dĺžka sa upravila z pôvodných 150 m na 222 m. V tomto úseku bol zmenený aj

výškový oblúk z pôvodných 35 000 m na 51 000 m z dôvodu zníženia výšky násypu. V úseku km 24,000 – 25,000 sa trasa optimalizovala zmenou smerového oblúka z pôvodných 830 m na 828 m.

Z dôvodu využitia telesa existujúcej cesty I/11 diaľnicou D3 sa pôvodná cesta I/11 preložila do novej polohy v úseku Krásno nad Kysucou – Oščadnica a vznikol nový návrh križovatky Krásno nad Kysucou.

V súlade s výsledkami podrobného IGP boli doplnené v rámci DSP geotechnické, stabilizačné a odvodňovacie opatrenia pri riešení zemného telesa.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
101-00	Diaľnica D3 v km 22,225 - 33,017	101-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Diaľnica D3 v km 22,225 - 33,017	Zmena smerového a výškového vedenia diaľnice D3 bola vyvolaná z dôvodu zachovania existujúcej cesty I/11 a jej tesného súbehu s diaľnicou. V úseku Krásno nad Kysucou – Oščadnica došlo k preložke pôvodnej cesty I/11 a nového návrhu križovatky Krásno nad Kysucou.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Zmeny v podrobnom technickom riešení vyplynuli z podmienok ÚR a požiadavky orgánov štátnej ochrany prírody na zachovanie prirodzeného migračného koridoru v km 33,200 – 33,400 na základe záverov migračnej štúdie a požiadavky dotknutých orgánov samosprávy a štátnej správy na minimalizáciu obmedzení na existujúcej komunikačnej sieti.

Zmena smerového vedenia je realizovaná zmenšením polomeru smerového oblúku z 505,75 m na 465,00 m. Súčasne bola upravená dĺžka medziľahlej prechodnice, a to zväčšením dĺžky z 0,01 m na 45,0 m. Zmena v smerovom vedení trasy diaľnice je realizovaná v rozsahu staničení km 33,463 023 – 34,225 945 D3. Zmena smerového vedenia má vplyv aj na pracovné staničenie stavby, ktoré sa zafixovalo na konci tejto úpravy smerového vedenia.

Zmena výškového vedenia je realizovaná posunutím lomu pozdĺžneho sklonu do staničenia 33,315 393 D3. Vo vrchole je vložený vydutý výškový oblúk $R_u = 4750$ m. Následne trasa začína stúpať v sklone 1,75 % až do staničenia 33,764 51, za ktorým sa trasa diaľnice začína pomaly približovať k existujúcemu ÚJP diaľnice, kde sa v km 33,946 napojí na pôvodné výškové vedenie. Lom pozdĺžneho sklonu bol posunutý do staničenia 33,711 648 D3. Vo vrchole je vložený vypuklý výškový oblúk $R_v = 10\,000$ m. V oblúku $R = 465$ m je dostredný sklon 6,4%. Výsledný sklon jazdného pásu neprekročí 6,43%.

Ostatné zmeny v trasovaní vyplynuli z podmienok ÚR a súťažných podmienok objednávateľa na zosúladenie trasy diaľnice s platnými technickými predpismi.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
101-00	Diaľnica D3	101-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Diaľnica D3	Zmena smerového a výškového vedenia diaľnice D3 bola vyvolaná z dôvodu zachovania migračnej trasy v koridore medzi obcou Oščadnica a miestnou časťou Čadca, Horelica. Migračný koridor bol identifikovaný na základe Migračnej štúdie, ktorá sa spracovávala súčasne s prípravou predmetnej stavby.
-	-	101-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Dočasné napojenie na cestu I/11	Nový objekt doplnený na základe požiadavky prepájať diaľnicu a cestu I/11 pri odstavkách tunela Horelica mimo zastavanej časti Oščadnice.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 2.)				
101-00	Diaľnica D3 v km 21,186 59 - 33,015 52	101-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Diaľnica D3 – úsek v km 31,925 - 33,017	Rieši sa úsek cca km 31,925 až km 33,017, konkrétne od objektu 801-00 po napojenie na diaľnicu D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil. Upravené bolo šírkové usporiadanie diaľnice pri nezmenenej kategórii, upresnila sa šírka nespevnených krajníc, doplnili sa geotechnické, stabilizačné a odvodňovacie opatrenia pri riešení zemného telesa, a taktiež sa doplnili zábrany pre obojživelníky.

b) Zmeny v objektoch križovatiek

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
102-00	Križovatka Krásno nad Kysucou	102-00 DSP D3 KNM- Oščadnica	Križovatka Krásno nad Kysucou	Nové riešenie (trúbkovitá križovatka) nahrádza jestvujúcu križovatku deltovitého tvaru cesty I/11 s cestami II/520, III/011087 a nadväzujúcimi miestnymi komunikáciami. Pôvodná križovatka bude asanovaná, nakoľko nevyhovuje súčasným požiadavkám pre parametre diaľnice. Jedno jej rameno bude využité pre vedenie miestnej komunikácie v súbehu s diaľnicou D3.

c) Zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest, obnova krytu vozoviek

Zmeny rozsahu úprav preložiek a rekonštrukcií ciest vyplynuli z doplneného zadania stavby a podrobnejšieho technického riešenia stavby a geodetického zamerania.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011; 2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
103-00	Napojenie SSÚD na diaľnicu D3	110-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Napojenie SSÚD na diaľnicu D3	Napojenie SSÚD na diaľnicu D3. Objekt je rozdelený na štyri vetvy.
110-00	Preložka cesty I/11 v km 22,833 – 23,638 D3	110-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Preložka cesty I/11 v km 22,833 – 23,638 D3	Preložka cesty I/11 zabezpečí spolu s mostom 205-00 mimoúrovňové križovanie s diaľnicou D3.
111-00	Preložka cesty I/11 v km 26,188 – 27,060 D3	111-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Preložka cesty I/11 v km 26,188 – 27,060 D3	V dôsledku zachovania existujúcej lávky (km 26,575 90) bolo potrebné viesť diaľnicu D3 v trase existujúcej cesty I/11.Trasa preložky cesty I/11 je vedená vľavo pozdĺž novo navrhovanej diaľnice D3 a vpravo pozdĺž rieky Kysuca. Na začiatku aj na konci úseku je napojená na existujúcu cestu I/11.
112-00	Preložka cesty I/11 v km 27,460 – 29,590 D3	112-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Preložka cesty I/11 v km 27,460 – 29,590 D3	V dôsledku zachovania existujúceho mosta (km 28,543 10) bolo potrebné viesť diaľnicu D3 v trase existujúcej cesty I/11. Trasa preložky cesty I/11 je vedená vľavo pozdĺž novo navrhovanej diaľnice D3, v km cca 0,500-0,900 pozdĺž ľavostranného odpočívadla Krásna nad Kysucou (SO 311-00) a vpravo pozdĺž rieky Kysuca.
113-00	Preložka cesty I/11 v km 30,600 – 32,500 D3	113-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Preložka cesty I/11 v km 30,600 – 32,500 D3	Existujúci koridor preloženej cesty I/11 v uvedenom úseku preberá navrhovaná diaľnica D3. Pre účely napojenia diaľnice D3 na cesty I/11, II/520 a III/011087 v meste Krásno nad Kysucou je v priestore ich križovania navrhnutá okružná križovatka s možnosťou prepojenia všetkých dopravných smerov. Navrhnutá okružná

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011; 2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
				križovatka je riešená ako veľká s jedným jazdným pruhom, bez priepletových úsekov. V úseku, kde je cesta I/11 prekladaná do svojej pôvodnej trasy, bude rozšírená z pôvodnej voľnej šírky 7,50 m na 9,50 m a bude doplnená o jednostranný chodník.
114-00	Napojenie cesty III/011087 na cestu I/11 pri Kysuckom Lieskovci	114-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Napojenie cesty III/011087 na cestu I/11 pri Kysuckom Lieskovci	Objekt rieši napojenie cesty III/011087 z Blažkova (pri Kysuckom Lieskovci) na cestu I/11 ako náhradu za jestvujúce pripojenie, ktoré bude výstavbou diaľnice D3 zrušené.
115-00	Napojenie cesty III/011087 na cestu I/11 pri Blažkove	115-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Napojenie cesty III/011087 na cestu I/11 pri Blažkove	V dôsledku vedenia diaľnice D3 v trase existujúcej cesty I/11 a preloženia cesty I/11 do novej polohy sa preruší napojenie z cesty I/11 na cestu III/011087 medzi mestom Krásno nad Kysucou a miestnou časťou Blažkov.
116-00	Úprava cesty II/520 v Krásne n/Kysucou	116-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava cesty II/520 v Krásne n/Kysucou	V rámci preložky cesty I/11 (SO 113-00) sa vybuduje nová okružná križovatka, v ktorej cesta II/520 začína. Úprava cesty je teda úpravou jej napojenia do okružnej križovatky.
117-00	Úprava cesty III/011087 v Krásne n/Kysucou	117-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava cesty III/011087 v Krásne n/Kysucou	V rámci preložky cesty I/11 (SO 113-00) sa vybuduje nová okružná križovatka, v ktorej cesta III/011087 bude končiť. Úprava cesty je teda úpravou jej napojenia do okružnej križovatky.
118-00	Napojenie cesty III/011061 do Ochodnice	118-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Napojenie cesty III/011061 do Ochodnice	Predmetom je napojenie cesty III/011061 do obce Ochodnica cez jestvujúci most. Začiatok úseku sa odpája od preložky cesty I/11 (t.j. č. st. 110-00) a koniec úseku je napojený na jestvujúci mostný objekt. Súbežne s cestou II/011061 je vedený chodník pre peších (t.j. č. st. 170-00).
119-00	Napojenie miestnej komunikácie v Kysuckom Lieskovci v km 23,025 D3	119-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Napojenie miestnej komunikácie v Kysuckom Lieskovci v km 23,025 D3	Napojenie miestnej zbernej komunikácie z Kysuckého Lieskovca na upravenú cestu I/11.
120-00	Napojenie účelovej komunikácie v Kysuckom Lieskovci v km 22,644 D3	120-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Napojenie účelovej komunikácie v Kysuckom Lieskovci v km 22,644 D3	Napojenie futbalového štadióna v Kysuckom Lieskovci na cestu I/11.
121-00	Miestna komunikácia v Krásne n/K - Blažkove	121-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Miestna komunikácia v Krásne n/K - Blažkove	Dopravné napojenie lokality s Blažkovom, miestnou časťou mesta Krásno nad Kysucou, sa zabezpečí v koridore jestvujúcej miestnej komunikácie. Časť predmetnej komunikácie sa využíva, časť sa upravuje a spevňuje.
122-00	Úprava miestnej komunikácie v Krásne n/K v km 29,750 D3	122-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava miestnej komunikácie v Krásne n/K v km 29,750 D3	Objekt sa rozšíril, vedľajším ramenom sa napája na terajší stav a hlavnou trasou objektu sa umožňuje výhľadové napojenie lokality mesta Lazy pod Lieskovinami na jestvujúcu cestu I/11. V DSP sa rešpektuje nová skutočnosť, že pre mesto Krásno nad Kysucou je lokalita Lazy pod Lieskovinami určená na výrazný rozvoj IBV.
123-00	Úprava miestnej komunikácie v Krásne n/K v km 30,700 D3	123-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava miestnej komunikácie v Krásne n/K v km 30,700 D3	Úprava miestnej komunikácie pri diaľnici D3 v náročnom horskom teréne s použitím točky.
124-00	Úprava miestnych komunikácií v	124-00 DSP D3 KNM-	Úprava miestnych komunikácií v Krásne	Úprava a dobudovanie opusteného úseku jestvujúcej cesty III/011087, ktorá bude ďalej

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011; 2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
	Krásne n/K s autobusovým nástupišťom	Oščadnica	n/K s autobusovým nástupišťom	využívaná ako autobusové nástupište v Krásne n/Kysucou, ako aj na plochy pre statickú dopravu.
125-00	Miestna komunikácia pri križovatke Krásno n/K	125-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Miestna komunikácia pri križovatke Krásno n/K	Prerušia sa existujúce prepojenia miestnych komunikácií. Pre zabezpečenie prístupu sa vybuduje nové prepojenie miestnych komunikácií na cestu II/520.
126-00	Prístupová cesta pre SSÚD	126-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Prístupová cesta pre SSÚD	Cesta bude slúžiť ako prístupová pre SSÚD z jestvujúcej cestnej siete.
132-00	Poľná cesta v km 23,725 D3	132-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Poľná cesta v km 23,725 D3	Objekt rieši prístup na poľnohospodárske pozemky v Kysuckom Lieskovci z cesty I/11.
133-00	Úprava lesnej cesty v km 28,500 - 28,640 D3 vpravo	133-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava lesnej cesty v km 28,500 - 28,640 D3 vpravo	Úprava polohy a rozsahu objektu vzhľadom na zmeny trasy diaľnice.
134-00	Poľná cesta v km 29,650 - 29,725 D3 vpravo	134-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Poľná cesta v km 29,650 - 29,725 D3 vpravo	Objekt zabezpečuje prístup k príľahlým poľnohospodárskym a lesným pozemkom.
135-00	Poľná cesta v km 31,250 - 31,530 D3 vpravo	135-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Poľná cesta v km 31,250 - 31,530 D3 vpravo	Objekt rieši náhradu za zrušenú poľnú cestu diaľnicou D3.
136-00	Poľná cesta pri SSÚD	136-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Poľná cesta pri SSÚD	Preložka je vynútená stavbou SSÚD, ktoré svojou polohou zasahuje do jestvujúcej poľnej cesty.
137-00	Poľná cesta v km 23,153 D3 vľavo	137-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Poľná cesta v km 3,153 D3 vľavo	Úprava polohy a rozsahu objektu vzhľadom na zmeny trasy diaľnice a cesty I/11.
801-00	Dočasné prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11	801-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Dočasné prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11	Dočasné prepojenie súdežných komunikácií - cesty I/11 a diaľnice D3 vozovkou s asfaltbetónovým krytom.
802-00	Prístupová cesta k opornému múru na ceste I/11	802-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Prístupová cesta k opornému múru na ceste I/11	Pre umožnenie realizácie SO 261-00 je nutné vybudovať prístupovú komunikáciu šírky 3,00 m.
811-00	Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách I. triedy	811-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách I. triedy	Počas budovania diaľnice D3 bude na prepravu materiálov a zeminy využívaná cesta I/11. Je preto potrebné zhodnotiť jej stav pred začatím výstavby a po dobudovaní diaľnice D3 a uviesť ju do pôvodného stavu.
812-00	Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách II. a III. triedy	812-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách II. a III. triedy	Prepravou materiálov a zeminy budú poškodené aj úseky využívaných ciest II/520, resp. III/011087. Pred začatím výstavby je potrebné zhodnotiť aktuálny stav daných ciest a po dobudovaní diaľnice D3 ich uviesť do pôvodného stavu.
813-00	Úprava krytu vozoviek na existujúcich miestnych komunikáciách	813-00 v	Úprava krytu vozoviek na existujúcich miestnych komunikáciách	Prepravou materiálov a zeminy budú poškodené aj úseky využívaných miestnych komunikácií v meste Krásno n/Kysucou. Pred začatím výstavby je potrebné zhodnotiť aktuálny stav daných ciest a po dobudovaní diaľnice D3 ich uviesť do pôvodného stavu.
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
-	-	102-00 DSP D3 Oščadnica-	Sanácia MK "Do Capkov"	Nový objekt, ktorý rieši havarijný stav prístupovej komunikácie k čadčianskemu portálu tunela Horelica.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011; 2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
		Čadca, Bukov, II. profil		
-	-	103-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Preložka cesty I/11	Nový objekt doplnený z dôvodu zachovania migračnej trasy v koridore medzi obcou Oščadnica a miestnou časťou Čadca, Horelica.
121-00	Úprava cesty 01159 do Oščadnice	121-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava cesty III/2013 (01159) do Oščadnice	Z dôvodu úpravy cesty I/11 sa rozsah úpravy natiahol až po cestu III/2013. Súčasne sa upravilo priečne usporiadanie v križovatke s cestou I/11. Podchodná výška pod mostom sa oproti DUR 2011 zväčšila na 4,80 m.
122-00	Pripojenie areálu Lesostav	122-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Pripojenie areálu Lesostav	Zmena výškového vedenia a priečneho usporiadania objektu 121-00 sa premietla do technického riešenia objektu 122-00.
123-00	Prístupová cesta k mostu 202	123-00 D3 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Prístupová cesta k mostu 202	Na základe podrobného geodetického zamerania vodovodu sa upravilo napojenie prístupovej cesty na cestu III/2013.
124-00	Úprava MK v km 34,280	124-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava MK v km 34,280	Na základe podrobného geodetického zamerania bolo upravené výškové vedenie z dôvodu prispôsobenia nivelety skutočnému zameraniu komunikácie. Predĺženie úpravy krajnice z dôvodu stabilizácie komunikácie.
125-00	Úprava MK v km 34,500	125-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava MK v km 34,500	Predĺženie úpravy z dôvodu rekonštrukcie vodného toku SO 523-00. Drobná úprava výškového vedenia.
126-00	Preložka poľnej cesty km 34,500 – 35,00	126-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Preložka poľnej cesty km 34,500 – 35,00	Úprava výškového vedenia súvisí so spresnením geodetických podkladov.
128-00	Preložka MK v km 36,805	128-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Preložka MK v km 36,805	Bola rozšírená časť komunikácie na základe požiadavky mesta Čadca.
-	-	129-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava prístupovej cesty v km 35,900	Z dôvodu optimalizácie výškového vedenia v oblasti tunela Horelica bolo upravené výškové vedenie prispôbením sa pozdĺžnemu a priečnemu sklonu diaľnice v predportálovej oblasti tunela Horelica.
131-00	Preložka chodníka v km 33,890	131-00 DSP	Preložka chodníka v km 33,880	Posun v staničení úpravou smerového a výškového riešenia diaľnice.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011; 2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
		D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil		
-	-	132-01 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Chodníky v k.ú. Horelica	Nový objekt, rieši vybudovanie chodníkov pre peších (a cyklistov) v m.č. Horelica. Chodníky zabezpečia zvýšenie bezpečnosti peších účastníkov počas výstavby. Vybudované budú ako súčasť preložky cesty I/11.
-	-	132-02 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Chodníky v k.ú. Oščadnica	Nový objekt, rieši vybudovanie chodníkov pre peších v k.ú. Oščadnica pri preložke cesty I/11 a úprave cesty III/2013.
-	-	800-01 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Prístup na stavenisko SO 204-00	V rámci DUR nebol exaktne stanovený obsah objektu. Objekt rieši úpravu existujúcej komunikácie v m.č. Horelica, ktorá zostane po výstavbe v majetku mesta Čadca.
-	-	800-02 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Prístup na stavenisko SO 206-00	Z dôvodu zabezpečenia prístupu k žilinskému portálu tunela Horelica bol objekt rozšírený o dočasnú prístupovú komunikáciu medzi mostom 206-00 a zárubným múrom 236-00. Časť objektu od cesty I/11 po Horelický cintorín zostane aj po výstavbe ako trvalá komunikácia a bude odovzdaná do správy mesta Čadca.
800-04	Prístupová cesta na stavenisko	-	-	Vzhľadom na náročné geologické podmienky v trase plánovanej prístupovej komunikácie (identifikované zosuvné pásma a nepriaznivé geologické podmienky) sa nebude realizovať. Prístup na stavenisko bude zabezpečený objektom 102-00, kde prebehne sanácia MK. Prístup k osade rodinných domov bude zabezpečený etapizáciou výstavby objektov 208-00 a 128-00.
-	-	800-05 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Obnova krytu na existujúcich cestách I. triedy	Nový objekt rieši úpravu krytu vozoviek na cestách I. triedy, ktoré budú poškodené staveniskovou dopravou počas výstavby diaľnice.
-	-	800-06 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Obnova krytu na existujúcich cestách III. triedy	Nový objekt rieši úpravu krytu vozoviek na cestách III. triedy, ktoré budú poškodené staveniskovou dopravou počas výstavby diaľnice.
-	-	800-07 DSP D3 Oščadnica- Čadca, Bukov, II. profil	Obnova krytu na existujúcich miestnych komunikáciách	Nový objekt rieši úpravu krytu vozoviek na miestnych komunikáciách, ktoré budú poškodené staveniskovou dopravou počas výstavby diaľnice.
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 2.)				

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011; 2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
103-00	Napojenie SSÚD na diaľnicu D3	103-00 DSP D3 <i>Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil</i>	Napojenie SSÚD na diaľnicu D3	Vytvoril sa spoločný vjazd na odpočívadlo aj na cestu pre napojenie SSÚD, doplnil sa samostatný pruh pre odbočenie vpravo na túto cestu a upravil sa výjazd z odpočívadla do SSÚD pre služobné vozidlá SSÚD.
113-00	Preložka cesty I/11 úsek v km 30,500-32,500 D3	113-00 DSP D3 <i>Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil</i>	Preložka cesty I/11 úsek v km 30,500-32,500 D3	Rieši sa len časť pôvodného objektu 113-00 a k nemu prislúchajúceho chodníka 171-01, a to od km 1,100 „Smer Oščadnica“, vrátane dočasného prepojenia na existujúcu cestu na začiatku riešeného úseku. V súvislosti s výstavbou Betonárky bola odvodňovacia priekopa, zaústujúca dažďové vody do Kysuce, posunutá severným smerom na hranicu stavebného pozemku betonárky. V nadväznosti na prebiehajúcu realizáciu investície SeVaK „Zásobovanie vodou, odkanalizovanie a čistenie odpadových vôd regiónu Stredné Kysuce, aktivita B, Odkanalizovanie“, ako aj na medziasom vybudovanú zástavbu v okolí cesty I/11, bolo prepracované odvodnenie cesty a výškovo aj odvodnenie dažďových vôd.
171-00	Chodník pre peších v Krásne n/K do Blažkova	171-01 DSP D3 <i>Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil</i>	Chodník pre peších v Krásne nad Kysucou	Nový objekt, ktorý rieši vybudovanie chodníkov pre peších. Pôvodný chodník popri komunikácii 113-00 bol rozdelený na dva objekty podľa dotknutých k.ú..
171-00	Chodník pre peších v Krásne n/K do Blažkova	171-02 DSP D3 <i>Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil</i>	Chodník pre peších v Oščadnici	Nový objekt, ktorý rieši vybudovanie chodníkov pre peších. Pôvodný chodník popri komunikácii 113-00 bol rozdelený na dva objekty podľa dotknutých k.ú..
801-00	Dočasné prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11	801-00 DSP D3 <i>Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil</i>	Dočasné prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11	V DÚR bolo dočasné prepojenie navrhované pre napojenie D3 pri budovaní križovatkového uzla Krásno nad Kysucou a mostov nad riekou Bystrica v km 30,600 na súběžné komunikácie a cestu I/11. V rámci stavby v úseku DSP časť 2. (cca km 31,925 až km 33,017) rieši objekt napojenie jestvujúcej cesty I/11A na navrhovaný úsek diaľnice D3.

d) Zmeny v mostných objektoch

Zmeny v rámci mostných objektov a návrhu nových mostov vyplynuli z podrobnejšieho technického riešenia stavby a geodetického zamerania.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
203-00	Most na D3 nad potokom Lodnianka v km 22,313	203-00 DSP D3 KNM- Oščadnica	Most na D3 nad potokom Lodnianka v km 22,313	Nosná konštrukcia bola v DSP zmenená na predpätú dosku. Upravené sú aj rozmery konštrukčných prvkov nosnej konštrukcie a spodnej stavby, ktoré vyplynuli z podrobnejšieho posúdenia konštrukcie.
204-00	Most na D3 nad účelovou cestou v km 22,643	204-00 DSP D3 KNM- Oščadnica	Most na D3 nad účelovou cestou v km 22,643	Zmena typu konštrukcie z dôvodu prevedenia diaľnice ponad účelovú cestu kolmej šírky cca 4,0m.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
205-00	Most na D3 nad preložkou cesty I/11 v km 23,099 D3	205-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad preložkou cesty I/11 v km 23,099 D3	Prevádza navrhovanú diaľnicu D3 ponad preložku cesty I/11 a chodník pre peších do Kysuckého Lieskovca.
206-00	Most na D3 nad chodníkom v km 23,315	206-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad chodníkom v km 23,315	Prevádza navrhovanú diaľnicu D3 ponad chodník pre peších.
206-10	Most na D3 nad Marusovým potokom v km 23,322	206-10 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad Marusovým potokom v km 23,322	Posun polohy mosta, upresnenie konštrukcie a rozmerov z dôvodu odklonu trasy od pôvodného riešenia.
207-00	Most na D3 nad poľnou cestou v km 23,726	207-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad poľnou cestou v km 23,726	Prevádza navrhovanú diaľnicu D3 ponad poľnú cestu.
208-00	Most na ceste III/011087 nad diaľnicou D3 v km 24,521	208-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na ceste III/011087 nad diaľnicou D3 v km 24,521	Posun polohy mosta, upresnenie konštrukcie a rozmerov z dôvodu odklonu trasy od pôvodného riešenia.
209-00	Most na D3 nad Drozdovým potokom v km 26,850	209-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad Drozdovým potokom v km 26,850	Mierny posun polohy mosta a upresnenie typu konštrukcie z dôvodu odklonu trasy od pôvodného riešenia.
209-10	Most na preložke cesty I/11 nad Drozdovým potokom	209-10 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na preložke cesty I/11 nad Drozdovým potokom	Mostný objekt sa nachádza na novej preložke cesty I/11 a prevádza túto komunikáciu ponad Drozdov potok.
210-00	Most na D3 nad bezmenným potokom v km 27,955	210-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad bezmenným potokom v km 27,955	V DSP je navrhnutý presypaný most z troch železobetónových prefabrikovaných dielov. Krajné opory sú založené na krátkych betónových pilótach votknutých do monolitického základového pásu. Tento spôsob založenia je navrhnutý s ohľadom na nebezpečenstvo podomletia konštrukcie vodou potoka.
211-00	Most na preložke cesty I/11 v km 28,490 D3	211-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na preložke cesty I/11 v km 28,490 D3	Prevádza cestu I/11 ponad bezmenný potok a rovinaté územie ukončené prudkým svahom, nad ktorým je niveleta cesty vedená vo výške 11 až 16 m.
212-00	Most na D3 nad údolím v km 29,728	212-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad údolím v km 29,728	Posun polohy mosta, upresnenie konštrukcie a rozmerov z dôvodu odklonu trasy od pôvodného riešenia.
213-00	Most na D3 nad údolím rieky Bystrica v km 30,793	213-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad údolím rieky Bystrica v km 30,793	Posun polohy mosta, upresnenie konštrukcie a rozmerov z dôvodu odklonu trasy od pôvodného riešenia.
214-00	Most na ceste I/11 v km 30,722 D3	214-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na ceste I/11 v km 30,722 D3	Mostný objekt prevádza navrhovanú dvojpruhovú komunikáciu I/11 ponad potok Bystrica a jeho údolie a miestnu komunikáciu.
215-00	Most na D3 nad vetvou križovatky v km 31,172	215-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na D3 nad vetvou križovatky v km 31,172	Mostný objekt prevádza navrhovanú diaľnicu D3 ponad križovatkovú vetvu.
216-00	Most na vetve F v Krásne n/K	216-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most na vetve F v Krásne n/K	Most bude postavený na okraji genofondovej lokality. Vetva križovatky „F“ zabezpečuje prepojenie cesty I/11 s diaľnicou D3.
217-00	Most nad diaľnicou D3 v km 32,891	217-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Most nad diaľnicou D3 v km 32,891	Mostný objekt prevádza vetvu A, B križovatky pre SSÚD nad diaľnicou.
218-00	Oprava lávky pre peších nad D3 v km 26,578	218-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Oprava lávky pre peších nad D3 v km 26,578	Existujúci mostný objekt v extraviláne medzi Dunajovom a Krásnom nad Kysucou – časť Blažkov.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
219-00	Oprava mosta nad D3 v km 28,548	219-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Oprava mosta nad D3 v km 28,548	Mostný objekt v extraviláne medzi Krásnom nad Kysucou a Krásnom nad Kysucou – časť Blažkov.
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
201-00	Most na diaľnici nad cestou III/01159 v km 33,035	201-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad cestou III/2013 (01159) v km 33,036	Optimalizácia rozpätia mosta na 26,38 m. Dĺžka mosta 55,9 m.
201-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-010	201-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-010	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
202-00	Most na diaľnici nad potokom Oščadnica v km 33,210	202-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad potokom Oščadnica v km 33,210	Optimalizácia rozpätia mosta na 26,38 m. Dĺžka mosta 27,70 m.
202-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-009	202-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-009	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
203-00	Most na diaľnici nad Nemčákovým potokom a chodníkom v km 33,887	203-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad Nemčákovým potokom a chodníkom v km 33,887	Z dôvodu úpravy smerového a výškového vedenia diaľnice je objekt navrhnutý v novej polohe. Rozpätie mosta je 11,50 m. Dĺžka mosta 21,4 m.
203-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-008	203-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Demolácia ľavého mosta ev.č. 11A-008	Z dôvodu úpravy smerového a výškového vedenia diaľnice objekt rieši demoláciu existujúceho mostného objektu.
204-00	Most na diaľnici nad MK a potokom v km 34,505	204-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad MK a potokom v km 34,505	Optimalizácia rozpätia mosta na 14,50 m. Dĺžka mosta 34,63 m.
204-01	Úprava ľavého mosta ev.č. 11A-007	204-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava ľavého mosta ev.č. 11A-007	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
205-00	Most na diaľnici nad údolím v km 35,015 (nad zosuvom)	205-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad údolím v km 35,015 (nad zosuvom)	Optimalizácia rozpätia polí mosta na 2 x 23,8 m. Dĺžka mosta 59,06 m.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
205-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-006	205-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-006	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
206-00	Most na diaľnici nad údolím v km 35,600	206-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad údolím v km 35,600	Optimalizácia rozpätia polí mosta na 17 m – 23 m – 30, 05 m – 2 x 29,97 m – 30,02 m – 30, 015 m – 21, 9 m (8 polí). Dĺžka mosta 218,55 m.
206-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-003, 11A-004	206-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-003, 11A-004 a 11A-005	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
207-00	Most na diaľnici nad údolím v km 36,000	207-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad údolím v km 36,000	Optimalizácia rozpätia polí mosta na 41,52 m – 42,01m – 41,532 m (3 polia). Dĺžka mosta 134,55 m.
207-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-002	207-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-002	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
208-00	Most na diaľnici nad MK v km 36,805	208-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad MK v km 36,805	Optimalizácia rozpätia mosta na 23,40 m. Dĺžka mosta 54,2 m.
208-01	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-001	208-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-001	Úprava šírkového usporiadania na moste (šírka vozovky medzi obrubami).
-	-	209-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici v km 33,654	Objekt rieši premostenie migračnej trasy 3-poľovým predpätým monolitickým mostom s dĺžkou polí 20 m – 28 m – 20 m. Dĺžka mosta 72,95 m.
-	-	210-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na preložke cesty I/11 v km 0,298	Objekt rieši premostenie migračnej trasy 3-poľovým predpätým monolitickým mostom s dĺžkou polí 20,04 m – 28,04 m – 20,03 m. Dĺžka mosta 71,28 m.
-	-	211-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úpravy mosta ident. č. M2367 na ceste I/11	Preložka cesty I/11 vyvolala potrebu rozšírenia existujúceho mostu ev. č. M2367 nad Nemčákovským potokom.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
-	-	212-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na preložke cesty I/11 v km 0,700 (ident. č. M1812)	Objekt rieši nový most z predpätých tyčových prefabrikátov na preložke cesty I/11, ktorý je situovaný v mieste existujúceho mosta č. M1812, ktorý musel byť vzhľadom na havarijný stav demolovaný (SO 212-01). Rozpätia mosta je 29,38 m. Dĺžka mosta 43,54 m.
-	-	212-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Demolácia existujúceho mosta ident. č. M1812 na ceste I/11	Nový objekt rieši demoláciu existujúceho parapetného mosta ev.č. M1812 na ceste I/11. Pre jeho havarijný stav nie je možné jeho rozšírenie.
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 2.)				
217-00	Most na diaľnici nad cestou III/01159 v km 33,035	217-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Most na diaľnici nad cestou III/2013 (01159) v km 33,036	V DÚR bol most riešený ako štvorpoľový dvojtrámový most z predpätého betónu. Mostná konštrukcia bola uložená na hrncových ložiskách. Podpery i opory boli založené plošne. V DSP je navrhnutý integrovaný jednotrámový most bez ložísk a bez mostných záverov. Krajnú oporu sú založené na kyvných pilótach. Medziľahlé podpery sú založené, rovnako ako v DÚR, plošne. V DÚR boli medziľahlé podpery tvorené dvoma piliermi. V DSP je každá medziľahlá podpera tvorená stenovým prvkom, obdĺžnikového prierezu so skosenými rohmi a nikami. Mostné krídla boli v DÚR kolmé, v DSP sú rovnobežné. Krídla na Opore 5 sú veľmi krátke doplnené kolmými gabiónovými múrmi. Pričný rez vozovky bol v DÚR strechovitý a v DSP je jednostranný.

e) Zmeny v objektoch odpočívadiel a SSÚD

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
311-01 až 311-71; 321-01 až 321-71	Ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou Pravostranné odpočívadlo Oščadnica	311-01 až 311-71; 321-01 až 321-71 DSP D3 KNM-Oščadnica	Ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou Pravostranné odpočívadlo Oščadnica	Pôvodne bolo Malé odpočívadlo navrhnuté vpravo v k.ú. Kysucký Lieskovec a Veľké odpočívadlo vľavo v k.ú. Krásno nad Kysucou. Malé odpočívadlo bolo nahradené Pravostranným odpočívadlom v Oščadnici. Veľké odpočívadlo má nezmenenú polohu. Prepracované bolo riešenie v rámci objektu Ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou, podľa požiadaviek NDS a.s.
331-01 až 331-72	Stredisko správy a údržby Oščadnica	331-01 až 331-72 DSP D3 KNM-Oščadnica	Stredisko správy a údržby Oščadnica	Stredisko údržby diaľnic je technickou základňou pre údržbu diaľnice v úseku križovatka Kysucké Nové Mesto – štátna hranica SR a Poľska v Skalitom, vrátane tunelov Horelica, Svrčinovec, Poľana, Kysuca a Považský Chlmec. Dĺžka zvereného úseku je 41,571 km. Jedná sa o stredisko základného typu.

V roku 2020 počas spracovania DSP na stavbu „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ (DSP časť 2.) sa z projektu DSP a DP „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ (2010) prevzalo pravostranné odpočívadlo Oščadnica, Stredisko správy a údržby Oščadnica a cca 1 km diaľnice, premostenia diaľnice a ostatné prislúchajúce objekty potrebné k sprevádzkovaniu úseku „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ ako samostatného úseku.

Oproti predchádzajúcemu stupňu PD (2010) sa pristúpilo v roku 2020 k niektorým zmenám dokumentácie, ktoré vyplynuli z plnení podmienok územného rozhodnutia, aplikácie aktuálne platných STN a technických predpisov, novších poznatkov v prieskumoch územia, ako aj z nových skutočností v dotknutom území. Vzhľadom na časový odstup od vydania územného rozhodnutia (právoplatnosť 17.6.2008) nastali v území riešenom touto stavbou zmeny (rozvojové aktivity územia, zistené nové inžinierske siete), ktoré bolo potrebné premietnuť do návrhu v rámci DSP. Niektoré zmeny boli vyvolané aj doplňujúcimi požiadavkami stavebníka z dôvodu aktualizácie kapacitných požiadaviek, alebo pridania nových funkcionalít, ktoré je v súčasnosti potrebné pri prevádzke diaľnice zabezpečiť. Na druhej strane, niektoré objekty už nie je potrebné realizovať.

V súvislosti so zmenami je možné konštatovať, že sa jedná o malé zmeny, ktoré neznamenajú zmenu koncepcie riešenia stavby a len malá časť má dopad na nové zábery pozemkov, ktoré neboli súčasťou vydaného územného rozhodnutia.

f) Zmeny v geotechnických objektoch

V rámci spracovania DSP boli na základe záverov podrobného inžiniersko-geologického prieskumu, optimalizácie dĺžok mostných objektov upravené dĺžky, resp. spresnené technické detaily v tvare a statike oporných múrov v strednom deliacom páse a zárubných múrov na okraji pravého jazdného pásu diaľnice D3.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
205-02	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 34,940-34,987	205-02 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 34,940-34,987	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
205-03	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,037-35,068	205-03 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,037-35,068	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
206-02	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,501-35,524	206-02 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,501-35,524	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
206-03	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,736-35,774	206-03 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,736-35,774	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
207-02	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,905-35,916	207-02 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 35,905-35,916	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
230-00	Úprava podlažia v mieste močiaru km 33,375 - 33,700	230-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava podlažia v mieste močiaru km 33,365 - 33,743	Zmena rozsahu objektu bola vyvolaná zmenou v trasovaní diaľnice. V technickom riešení bola zapracovaná požiadavka na úpravu technického riešenia tak, aby nebol narušený vodný režim v území.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
231-00	Zárubný múr vpravo v km 33,905 - 33,925, dĺ. 64m	231-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 33,895 – 33,978	Zmena rozsahu objektu bola vyvolaná zmenou v trasovaní diaľnice. Vzhľadom na rozsah bol pôvodný návrh (gabiónový múr) zmenený na kotvenú pilóťovú stenu. Zväčšenie dĺžky zo 64 m na 83 m.
232-00	Zárubný múr vpravo v km 34,660 - 34,869	232-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 34,660 - 34,869	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
233-00	Zárubný múr vpravo v km 34,976 - 35,025, dĺ. 26 m	233-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 34,978 - 35,040	Z dôvodu geologickej stavby, prítomnosti zosuvného územia, morfológie terénu a zníženia záberov bola konštrukcia múra upravená na pilóťovú stenu z hornou svahovanou časťou.
234-00	Zárubný múr vpravo v km 35,040- 35,366	234-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 35,040- 35,366	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
235-00	Zárubný múr vpravo km 35,375 - 35,539, dĺ.164 m	235-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo km 35,366 - 35,532	Z dôvodu geologickej stavby, morfológie terénu, zníženia záberov a plynulého napojenia na SO 234-00 bol zmenený typ múru zo svahovaného múru na svahovaný múr s pilóťovou stenou.
236-00	Zárubný múr vpravo v km 35,725 - 35,918, dĺ.156 m	236-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 35,717 – 35,920	Z dôvodu zníženia záberov bolo upravené priestorové usporiadanie múru a dĺžka múru. Vzhľadom na nutnosť výstavby dočasnej komunikácie SO 800-02 bolo nutné múr odsadiť do svahu zmenou smerového a výškového (priestorového) vedenia múru a upraviť jeho dĺžku.
237-00	Zárubný múr vpravo v km 36,800, dĺ.169 m	237-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 36,800	Z dôvodu nepriaznivej geológie bolo navrhnuté zvýšenie počtu kotevných úrovní z 2 na 4 kotevné úrovne. Svah 2:1 pri mostnej opore objektu 208-00 bol nahradený uholníkovým múrom.
238-00	Zárubný múr vpravo v km 36,996 - KÚ	238-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zárubný múr vpravo v km 36,996 - KÚ	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
250-00	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 34,329 - 34,496	250-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 34,329 - 34,496	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
251-00	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 34,513 - 34,940	251-00 DSP D3 Oščadnica-	Oporný múr v strednom deliacom páse vľavo v km 34,513 - 34,940	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
		Čadca, Bukov, II. profil		
252-00	Oporný múr v strednom deliacom páse v vľavo v km 35,068 - 35,507	252-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse v vľavo v km 35,068 - 35,507	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
253-00	Oporný múr v strednom deliacom páse v vľavo v km 36,695 - 36,765	253-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse v vľavo v km 36,695 - 36,765	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
254-00	Oporný múr v strednom deliacom páse v vľavo v km 36,808 - KÚ	254-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr v strednom deliacom páse v vľavo v km 36,808 - KÚ	Zmeny vyplývajú zo spresnenia technického riešenia.
-	-	255-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr na preložke cesty I/11 vpravo, v km 0,160 - 0,261	Nový objekt rieši stabilizáciu cestného telesa na preložke cesty I/11.
-	-	256-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr na preložke cesty I/11 vpravo, v km 0,334 - 0,510	Nový objekt rieši stabilizáciu cestného telesa na preložke cesty I/11.
-	-	257-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr na preložke cesty I/11 vľavo, v km 0,220 - 0,262	Nový objekt rieši stabilizáciu cestného telesa na preložke cesty I/11.
-	-	258-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Oporný múr na preložke cesty I/11 vľavo, v km 0,332 - 0,411	Nový objekt rieši stabilizáciu cestného telesa na preložke cesty I/11.

g) Zmeny v protihlukových opatreniach

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

V priebehu spracovania DSP (2010) sa aktualizoval rozsah protihlukových opatrení na základe výsledkov hlukovej štúdie, kde bol vyhodnotený vplyv z dopravy na existujúcu zástavbu po uvedení predmetnej stavby do prevádzky. V čase spracovania DSP platila vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 237/2009, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007 a ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V zmysle tejto vyhlášky bola spracovaná hluková štúdia a jej výsledky boli použité pri návrhu objektov protihlukových stien.

Celkovo sa zväčšil rozsah protihlukových stien z 2 810 m (v EIA) na 11 441 m (v DSP). V úseku diaľnice „D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica“ sa navrhuje výstavba 15-tich protihlukových stien v celkovej dĺžke 11 441 m.

V DSP boli navrhnuté nasledovné protihlukové opatrenia:

- 290-02 Protihluková stena na D3 v km 22,200 - 23,500 vpravo, v dĺžke 1 300m
- 290-03 Protihluková stena na D3 v km 23,250 - 23,850 vľavo, v dĺžke 600m
- 290-04 Protihluková stena na D3 v km 24,750 - 25,380 vľavo, v dĺžke 630m
- 290-05 Protihluková stena na D3 v km 25,380 - 26,400 vľavo, v dĺžke 1 020m
- 290-06 Protihluková stena na D3 v km 25,088 - 26,200 v strednom páse, v dĺžke 1 112m
- 290-07 Protihluková stena na ceste I/11 vľavo, v dĺžke 747m
- 290-08 Protihluková stena na D3 v km 26,475 - 27,650 vpravo, v dĺžke 1 175m
- 290-09 Protihluková stena na D3 v km 27,450 - 28,350 vľavo, v dĺžke 900m
- 290-10 Protihluková stena na D3 v km 27,650 - 28,325 vpravo, v dĺžke 675m
- 290-11 Protihluková stena na D3 v km 29,100 - 30,970 vľavo, v dĺžke 1 870m
- 290-12 Protihluková stena na D3 v km 29,675 - 29,925 vpravo, v dĺžke 250m
- 290-13 Protihluková stena na D3 v km 30,625 - 31,330 vpravo, v dĺžke 705m
- 290-14 Protihluková stena na vetve F križovatky Krásno n/K v km 0,320 - 0,485 vpravo, v dĺžke 165m
- 290-15 Protihluková stena na D3 v km 32,450 - 32,700 vľavo, v dĺžke 250m
- 290-16 Protihluková stena na D3 v km 32,975 - 33,017 vľavo, v dĺžke 42m.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

DSP časť 1.

V priebehu spracovania DSP (2020) sa oproti DÚR (2011) aktualizoval rozsah protihlukových opatrení, a to na základe príslušných ustanovení vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z.z. a tiež vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., ktorou sa mení a dopĺňa predchádzajúca vyhláška. V nich sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V zmysle vyhlášok bola spracovaná aktualizovaná hluková štúdia a jej závery boli premietnuté do výsledného návrhu objektov protihlukových stien a fasádnych úprav v rámci predmetnej stavby.

Nevyhovujúce protihlukové steny, realizované v úseku pôvodného ľavého jazdného pásu diaľnice D3, sa demontujú (objekt 283-00) a nahradia novými v zmysle záverov aktualizovanej hlukovej štúdie spracovanej v DSP. Vzhľadom na miestne podmienky je celkovo navrhnutých 4898,9 m protihlukových stien (31 objektov). V km 34,904 – 33,962 je PHS nahradená zárubňovým múrom (objekt 231-00, dĺžky 64m).

Celkový rozsah protihlukových stien je nasledovný:

- 280-00 Protihluková stena vpravo v km 32,985 – 33,006, v dĺžke 21m
- 280-01 Protihluková stena na moste 201-00 vpravo v km 33,006 – 33,066, v dĺžke 59,2m
- 280-02 Protihluková stena vpravo v km 33,066 – 33,177, v dĺžke 109,2m
- 280-03 Protihluková stena na moste 202-00 vpravo v km 33,177 – 33,217, v dĺžke 40m
- 280-04 Protihluková stena vpravo v km 33,217 – 33,752, v dĺžke 535m
- 280-05 Protihluková stena vpravo v km 33,725 – 33,864, v dĺžke 139m
- 280-06 Protihluková stena vpravo v km 33,849 – 33,865, v dĺžke 16m
- 280-07 Protihluková stena na moste 203-00 vpravo v km 33,865 – 33,884, v dĺžke 19m
- 280-08 Protihluková stena vpravo v km 33,893 – 34,478, v dĺžke 585m
- 280-09 Protihluková stena na moste 204-00 vpravo v km 34,478 – 34,514, v dĺžke 36m
- 280-10 Protihluková stena vpravo v km 34,514 – 34,701, v dĺžke 187m
- 280-11 Protihluková stena na moste 207-00 vpravo v km 35,919 – 36,053, v dĺžke 134m
- 280-12 Protihluková stena na moste 208-00 vpravo v km 36,762 – 36,826, v dĺžke 64m
- 280-13 Protihluková stena vpravo v km 36,826 – 36,992, v dĺžke 166m

- 280-14 Protihluková stena vpravo v km 36,992 – 37,019, v dĺžke 27m
- 281-00 Protihluková stena v strede v km 35,775 – 35,907, v dĺžke 132m
- 281-01 Protihluková stena na moste 207-00 v strede v km 35,907 – 36,048, v dĺžke 141m
- 282-00 Protihluková stena na jestvujúcom moste ev.č. 11A-010 vľavo v km ZÚ – 33,043, v dĺžke 39,5m
- 282-01 Protihluková stena vľavo v km 33,043 – 33,182, v dĺžke 139m
- 282-02 Protihluková stena na jestvujúcom moste ev.č. 11A-009 vľavo v km 33,191 – 33,229, v dĺžke 38m
- 282-03 Protihluková stena vľavo v km 33,229 – 33,275, v dĺžke 46m
- 282-04 Protihluková stena vľavo v km 33,824 – 33,871, v dĺžke 47m
- 282-05 Protihluková stena na jestvujúcom moste ev.č. 11A-008 vľavo v km 33,871 – 33,892, v dĺžke 21m
- 282-06 Protihluková stena vľavo v km 33,892 – 34,489, v dĺžke 597m
- 282-07 Protihluková stena na jestvujúcom moste ev. č. 11A-007 vľavo v km 34,489 – 34,529, v dĺžke 40m
- 282-08 Protihluková stena vľavo v km 34,529 – 34,938, v dĺžke 409m
- 282-09 Protihluková stena na jestvujúcom moste ev.č. 11A-006 vľavo v km 34,938 – 35,058, v dĺžke 120m
- 282-10 Protihluková stena vľavo v km 35,058 – 35,441, v dĺžke 383m
- 282-11 Protihluková stena na jestvujúcich mostoch ev.č. 11A-003 a 11A-004 vľavo v km 35,443-35,750, v dĺžke 307m
- 282-12 Protihluková stena vľavo v km 35,750 – 35,910, v dĺžke 160m
- 282-13 Protihluková stena na jestvujúcom moste ev.č. 11A-002 vľavo v km 35,910 – 36,052, v dĺžke 142m.

DSP časť 2.

V priebehu spracovania DSP (2020) sa oproti DÚR (2006) aktualizoval rozsah protihlukových opatrení a v zmysle vyhlášok bola spracovaná aktualizovaná hluková štúdia, ktorej závery boli premietnuté do výsledného návrhu objektov protihlukových stien.

V rámci DSP oproti DÚR (2006) sa jedna PHS predĺžila o 58 m a pribudla ďalšia PHS s dĺžkou 43 m. Zmeny v protihlukových opatreniach sa uskutočnili na ploche, ktorá bola definovaná už v rámci DÚR.

Celkový rozsah protihlukových stien je nasledovný:

- 290-15 Protihluková stena na D3 v km 32,450-32,700 vľavo
- 290-16 Protihluková stena na D3 v km 32,975-33,017 vľavo

h) Zmeny v objektoch úprav vodných tokov a odvodňovacích zariadení

V rámci spracovania DSP boli na základe aktualizovaných hydrologických údajov, podrobného geodetického zamerania a koordinácie s ostatnými objektmi stavby, aktualizované objekty úprav vodných tokov.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
573-00	Úprava potoka Lodnianka	573-00 DSP D3 KNM- Oščadnica	Úprava potoka Lodnianka v km 1,208	Zmena dĺžky úpravy zo 144 m na 130 m (DSP).
574-00	Úprava Marusovho potoka	574-00 DSP D3 KNM- Oščadnica	Úprava Marusovho potoka	Zmena dĺžky úpravy zo 167,7 m na 145 m (DSP).
575-00	Úprava bezmenného	575-00 DSP D3 KNM- Oščadnica	Úprava bezmenného potoka v km 23.924D3	Zmena dĺžky úpravy zo 107 m na 164 m (DSP).

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
	potoka v km 23,924 D3			
576-00	Úprava bezmenného potoka v km 26,520 D3	576-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava bezmenného potoka v km 26,520 D3	Zmena dĺžky úpravy zo 203 m na 95,2 m (DSP).
577-00	Úprava Drozdovho potoka	577-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava Drozdovho potoka	Zmena dĺžky úpravy zo 256 m na 109,38 m (DSP).
578-00	Úprava bezmenného potoka v km 27,448 D3	578-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava bezmenného potoka v km 27,448 D3	Zmena dĺžky úpravy zo 206 m na 91 m (DSP).
579-00	Úprava bezmenného potoka v km 27,448 D3	579-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava bezmenného potoka v km 27,448 D3	Zmena dĺžky úpravy zo 145 m na 180,6 m (DSP).
580-00	Úprava bezmenného potoka v km 28,600 D3	580-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava bezmenného potoka v km 28,600 D3	Zmena dĺžky úpravy zo 287,6 m na 77 m (DSP).
581-00	Úprava melioračného kanála v km 28,650 D3	581-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava melioračného kanála v km 28,650 D3	Pri výstavbe oporného múru (SO 261-00) preložky cesty I/11 dôjde k zásahu do trasy existujúceho melioračného kanála pri areáli ČOV.
583-00	Úprava bezmenného potoka v km 31,692 D3	583-00 DSP D3 KNM-Oščadnica	Úprava bezmenného potoka v km 31,692 D3	Zmena dĺžky úpravy zo 60 m na 207,5 m (DSP).
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
520-00	Úprava brehov potoka Oščadnica	520-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava brehov potoka Oščadnica	Upresnením riešenia v danom stupni PD.
521-00	Úprava bezmenného potoka v km 34,055	521-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava bezmenného potoka v km 34,055	Upresnením riešenia v danom stupni PD.
522-00	Úprava bezmenného potoka v km 34,342	522-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava bezmenného potoka v km 34,342	Na základe aktualizovaných hydrologických podkladov bol zväčšený priečny rez navrhovaného koryta. V trase toku boli zväčšené existujúce priepusty na požadovanú kapacitu Q ₁₀₀ -ročných prietokov.
523-00	Úprava bezmenného potoka v km 34,506	523-00 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Úprava bezmenného potoka v km 34,506	Na základe aktualizovaných hydrologických podkladov bolo zmenené technické riešenie koryta. Vzhľadom na stiesnené priestorové možnosti a požadovanú minimalizáciu zásahu do súkromných pozemkov, bude prevažná časť koryta riešená monolitickým železobetónovým U-žľabom vnútornej šírky 2 m.
-	-	562-00 DSP D3 Oščadnica-	Úprava odvodňovacích zariadení na ceste I/11.	Nový objekt, ktorý rieši úpravu (skapacitnenie) existujúcich odvodňovacích zariadení na ceste I/11 na základe aktualizovaných hydrologických údajov.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2011)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
		Čadca, Bukov, II. profil		

i) Zmeny v objektoch preložiek inžinierskych sietí

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádza množstvo inžinierskych sietí, vedení a iných zariadení, ktoré sú umiestnené prakticky v celom úseku diaľnice D3 a súvisiacich komunikácií. K ich výraznejšiemu sústredeniu dochádza pri dotyku s dopravnými koridormi a v blízkosti zastavaných častí dotknutých obcí a mesta Krásno nad Kysucou. V rámci stavby sú riešené preložky, úpravy, ochrany potrubných vedení (kanalizácie, vodovody, plynovody), elektrických vedení (podzemné a nadzemné vedenia VO, NN, VN, diaľkových (koaxiálnych, optických) a miestnych telefónnych slaboprúdových káblov).

V priebehu spracovania DSP na oboch úsekoch diaľnice D3 sa aktualizoval rozsah preložiek inžinierskych sietí na základe nasledovných dôvodov:

- úpravy smerového vedenia trasy diaľnice D3 z úpravy technického riešenia cesty I/11 a ciest II. a III. triedy,
- požiadavky stavebníka pristúpiť k modernizácii prevádzkovej ľavej tunelovej rúry,
- geodetického zamerania a presného vytýčenia inžinierskych sietí,
- zapracovania pripomienok a požiadaviek dotknutých správcov sietí,

j) Zmeny v objektoch demolácií

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádza množstvo pozemných objektov (rodinných domov, skladov, hospodárskych budov a iné), ktoré sú prekážkou pre výstavbu diaľnice D3. V priebehu spracovania DSP (2020) oproti DÚR (2011) bol aktualizovaný rozsah demolácií z dôvodu:

- zmeny trasovania diaľnice a následnej úpravy riešenia ostatných stavebných objektov,
- podrobného geodetického zamerania existujúceho stavu pri spracovaní DSP.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (2012)		Zmena navrhovaného riešenia (DSP)		Charakteristika zmeny navrhovanej činnosti
objekt	názov	objekt	názov	
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
203-01	Úpravy ľavého mosta ev č. 11A-008	203-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Demolácia ľavého mosta ev č. 11A-008	Na základe zmeny v trasovaní diaľnice bola úprava objektu zmenená na jeho demoláciu.
-	-	212-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Demolácia existujúceho mosta ident. č. M1812 na ceste I/11	Na základe zmeny v trasovaní diaľnice a následne cesty I/11 bolo potrebné pristúpiť k demolácii existujúceho mostného objektu. Most bude nahradený objektom 212-00.
-	-	220-13 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Demolácia budovy p.č. 1854/1; 1855	Na základe zmeny v trasovaní diaľnice a následne cesty I/11 bolo potrebné pristúpiť k demolácii rodinného domu.
221-01	Zaslepenie existujúcej cesty v km 33,355	221-01 DSP D3 Oščadnica-Čadca, Bukov, II. profil	Zaslepenie existujúcej cesty v km 33,348	Demolácia objektu prebehne až po dobudovaní úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. Do tejto doby bude zjazd prebudovaný ako pohotovostný zjazd pre zabezpečenie odklonu dopravy v prípade nehody v PTR tunela Horelica.

k) Migračné objekty

V DSP (2020) bola spracovaná Migračná štúdia (HBH projekt s.r.o., Bratislava, 08/2020), ktorá identifikovala migračné koridory v dotknutom území a vyhodnotila ich priechodnosť. Ako najvýznamnejší koridor vyhodnotila migračný profil „Oščadnica“ v mieste regionálneho biokoridoru RBk II.. V DÚR (2011) bola trasa diaľnice D3 v týchto miestach vedená úrovňovo, čo spolu s oplotením zvyšovalo bariérovosť. V stupni DSP sa v tomto mieste navrhlo premostenie sústavou mostných objektov, z ktorých je na diaľnici navrhnutý most 209-00 a na ceste I/11 most 210-00.

Migračný koridor je definovaný v minimálnej šírke 66 m, ktorá je zhodná s dĺžkou premostenia pod mostnými objektmi. Svetlá šírka pod mostami je 6,0 m. Za mostom 210-00 sa migračná trasa napojí priamo na tok rieky Kysuca. Z opusteného telesa cesty I/11 bude odstránená vozovka a podklad bude tvoriť rastlý terén. Zo severovýchodnej až východnej strany je v rámci stavby navrhnutá navádzacia zeleň, ktorého základ bude tvoriť súvislý pás lesa, ktorý bude v rámci stavby upravený a doplnený vegetačnou výsadbou, predovšetkým pozdĺž navrhovaného oplatenia obory tak, aby sa maximálne eliminovali jej rušivé vplyvy.

Navrhnuté mostné objekty zabezpečia v tejto podobe priemerne funkčný profil pre kategóriu A (rys, vlk, medveď) a nadpriemerne funkčný pre kategóriu B (srnec, diviak, zajac).

Súčasne boli v rámci záverov tejto štúdie riešené aj migračné opatrenia pre menšie živočíchy a obojživelníky, čomu bolo prispôbené technické riešenie oplatenia diaľnice a priepustov spolu s kalovými jamami. Na základe podkladov z migračnej štúdie boli priepusty upravené tak, aby umožnili migráciu obojživelníkov obojstranne (km 34,055 570 D3; 34,238 630 D3; 34,342 380 D3).

III.2.2.1 Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti**Záber plôch**

Realizácia navrhovanej zmeny si vyžiada trvalý a dočasný záber plôch. Pozemky využívané na dočasný záber počas výstavby diaľnice D3 budú po ukončení stavebných prác vrátené do pôvodného stavu.

Do celkového záberu plôch v rámci úsekov „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil“ boli započítané trvalé zábery poľnohospodárskych pozemkov, lesných pozemkov a ostatné plochy.

Tabuľka záberov stavby podľa DSP na úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil)

k.ú.	Orná pôda			TTP			Lesná pôda		
	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)	Trvalý záber (ha)	Dočasný záber (ha)	Záber do 1 roka (ha)
Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica									
Kysucký Lieskovec	0,2035	0,7677	3,9396	0,0991	0,1461	1,0078	-	-	-
Dunajov	0,0482	0,4266	0,7891	0,0050	0,0783	0,3889	-	-	-
Krásno nad Kysucou	1,0384	3,9166	6,0806	0,6910	3,5252	4,2000	-	-	-
Oščadnica	10,3753	-	0,7726	3,0967	-	0,3192	-	-	-
Spolu	11,6654	5,1109	11,5819	3,8918	3,7496	5,9159	-	-	-
Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil									
DSP časť 1.									
Oščadnica	0,1467	0,0981	0,0161	0,5941	0,4337	0,4000	0,0136	0,0145	-
Horelica	0,6108	0,4391	0,5069	0,1030	0,4664	0,2651	0,8645	0,0594	-
Čadca	0,3127	-	0,3327	0,1283	0,7964	0,0539	-	-	-
Spolu	1,0702	0,5372	0,8557	0,8254	1,6965	0,7190	0,8781	0,0739	-
DSP časť 2.									
Oščadnica	3,6398	0,2440	0,0151	3,2434	0,6104	0,1310	6,6693	0,4918	0,1909
Krásno nad Kysucou	0,0011	-	-	1,9659	0,0947	0,0551	0,0077	0,0035	-
Spolu	3,6409	0,2440	0,0151	5,2093	0,7051	0,1861	6,6770	0,4943	0,1909

Spotreba vody

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti. Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientov v trase diaľnice na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy. Presné nároky na potrebu vody počas výstavby určí zhotoviteľ stavebných prác na základe použitých technologických postupov s cieľom minimalizácie stavebných nákladov.

V etape prevádzky budú požiadavky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky diaľnice, na havarijné a požiarne účely, a tiež prípadné zavlažovanie vegetácie na svahoch diaľnice v prvých rokoch po výsadbe.

Tunel Horelica

Primárnym zdrojom vody pre požiarneho vodovodu bude voda z rieky Kysuca čerpaná v odbernom objekte s čerpacou stanicou SO 401-00-12.1. Do protipožiarnej nádrže bude privedená existujúcou vodovodnou prípojkou DN 150. Alternatívnym zdrojom je voda z vodovodnej prípojky DN 50 odoberaná v objekte PTO z odbočky v priestore ATS.

V existujúcej tunelovej rúre je v prevádzke požiarneho vodovodu DN 150 umiestnený pod vozovkou. V požiarnych výklenkoch sú umiestnené požiarne hydranty. Pred portálmi sa nachádzajú nadzemné požiarne hydranty. Na portáli Čadca sa nachádza Existujúca požiarňa nádrž (akumulačná nádrž požiarnej vody) objemu požiarnej vody 192,42 m³ a prevádzkového objemu 22,25 m³. Odborný objekt však plní svoju funkciu len v čase vysokých vodných stavov, nakoľko sa nachádza nad dnom v ľavom brehu rieky Kysuca. Existujúca čerpacia stanica nemá potrebnú výšku a nespĺňa požadované kritéria pre plnenie požiarnej nádrže a z tohto dôvodu bude rekonštruovaná. Zdrojom vody pre požiarneho vodovodu v tuneli Horelica bude i naďalej existujúca požiarňa nádrž objemu 214,67 m³, ktorá bude využívaná aj pre navrhovaný požiarneho vodovodu v pravej tunelovej rúre.

PTO Horelica

Prevádzkovo - technický objekt (PTO) je zásobovaný vodou z vodovodnej prípojky DN 50 napojenej na verejnú vodovodnú sieť. Prípojka vstupuje do objektu v priestore ATS. Teplá úžitková voda je pripravovaná lokálne v elektrických prietokových ohrievačoch vody. Priemerná ročná potreba vody vypočítaná v zmysle platnej legislatívy predstavuje 37,44 m³.r⁻¹.

PTO Svrčinovec

Zásobovanie objektu vodou je z verejného vodovodu HDPE D160 nad obcou Svrčinovec, vodovodnou prípojkou z HDPE potrubia D 63. Ohrev pitnej vody pre sprchovanie a umývanie rúk je zabezpečený elektrickým tlakovým zásobníkovým ohrievačom. Priemerná ročná potreba vody vypočítaná v zmysle platnej legislatívy predstavuje 132,0 m³.r⁻¹.

Odpočívadlo Krásno nad Kysucou

Ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou bude zásobené pitnou vodou, úžitkovou a požiaranou vodou z vodovodnej prípojky pre odpočívadlo, ktorý bude na odpočívadle ukončený vo vodomernej šachte. Celková predpokladaná potreba pitnej vody (Q_{Hmax}) predstavuje 1,90 l/s.

Odpočívadlo Oščadnica

Zásobovanie odpočívadla vodou je riešené pre výhľadové obdobie, kedy bude na odpočívadle dobudovaná ČSPH. Jej súčasťou bude hygienické vybavenie spolu s poskytovaním občerstvenia vodičom a cestujúcim. V rámci tejto stavby je navrhnutá vodovodná prípojka zaústená vo vodomernej šachte na ploche odpočívadla. Celková predpokladaná potreba vody (Q_{max}) predstavuje 1,764 l/s.

SSÚD Oščadnica

Areál SSÚD bude zásobovaný vodou z dvoch zdrojov. Voda na pitné a hygienické účely bude odoberaná z vonkajšieho vodovodu pitného, ktorý bude pripojený cez vodomernú šachtu. Pre technologické účely

umyvárne vozidiel, prípravu soľanky, požiarne vody a pre polievanie bude voda odoberaná z vlastného vodného zdroja - studne, umiestnenej v areáli SSÚD. Z vonkajšieho vodovodu pitného budú vysadené odbočky pre vodovodné prípojky, ktoré budú zásobovať pitnou vodou jednotlivé objekty v SSÚD. Pri nedostatočnej výdatnosti vody v studni bude požiarne nádrž doplnená z pitného vodovodu. Na vonkajšom vodovode požiarne a úžitkové budú umiestnené požiarne hydranty. Časť prevádzkovej budovy, ktorá bude slúžiť DO PZ bude zásobovaná pitnou vodou samostatne meranou prípojkou. Priemerná ročná potreba pitnej vody vypočítaná v platnej legislatíve bude predstavovať $3719 \text{ m}^3 \cdot \text{r}^{-1}$ a úžitkovej vody $1300 \text{ m}^3 \cdot \text{r}^{-1}$.

Ostatné surovinové zdroje

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asfalt, cement, betón, oceľ, oceľové laná a iné materiály. Presné množstvá materiálov nevyhnutných pri výstavbe budú vyčíslené zhotoviteľom stavebných prác na základe na základe použitých technologických postupov.

Počas výstavby

Počas výstavby sa uvažuje s maximálnym využitím materiálu z výkopov do násypov cestného telesa.

Bilancia zemných prác podľa DSP na úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil)

Ukazovateľ	
<i>Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica</i>	
Výkop (m^3)	1 152 089
Násyp (m^3)	1 317 615
Spätné použitie (m^3)	762 209
Prebytok (+) výkopu (m^3)	383 388
nedostatok (-) násypu (m^3)	-94 032
<i>Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil</i>	
DSP časť 1.	
Celkový výkop v trase, vrátane tunela (m^3)	432 014,2
Vhodný materiál z výkopov (m^3)	245 678,2
Násypy zo zeminy z výkopu (m^3)	137 151,9
Násypy z nakupovaného materiálu (m^3)	66 592,7
Prebytok (+); nedostatok (-) výkopu (m^3)	+116 486,9
Prebytok (+); nedostatok (-) násypu (m^3)	-38 539,7
DSP časť 2.	
Celkový výkop zo zeminy (m^3)	619 116,4
Vhodný materiál z výkopov (m^3)	164 340,2
Násypy zo zeminy z výkopu (m^3)	87 580,9
Násypy z nakupovaného materiálu (m^3)	115 669,0
Prebytok (+); nedostatok (-) výkopu (m^3)	+319 465,8
Prebytok (+); nedostatok (-) násypu (m^3)	-11 792,2

V trase diaľnice D3 a jej bezprostrednom okolí sa nenachádza lokalita vhodná na ťažbu jednicového materiálu, preto ho bude nutné dovážať (aj vzhľadom k prebytkom výkopu je nutné pre niektoré objekty zabezpečiť triedené kamenivo). Pre možnosť verejnej súťaže stavby, kde manipulácia zo zeminami je jedným z rozhodujúcich faktorov pre určenie ceny diela, sa pre budúceho zhotoviteľa ponecháva variabilita návrhu so zabezpečením nedostatku sypaniny, štrkodrviny a lomového kameňa v lomoch, resp. zemníkoch. V rámci stavby sa uvažuje s maximálne možným využitím výkopovej zeminy do násypu, podmienene vhodná zemina sa upraví (presúšaním, vápnením, cementovaním a pod.). Úplne nevhodná zemina do zemných telies (šedé íly, bahná a iné) sa odvezie na riadenú skládku.

Najväčší objem prebytočnej zeminy sa predpokladá z razenia tunela Horelica. V predkladanej dokumentácii DSP D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil sa pre jej uskladnenie uvažuje s plochami v km 34,100 v mieste pôvodne plánovaného stavebného dvora, v km 36,000 sa navrhuje medzidepónia a v km 34,400 sa navrhuje uloženie zeminy na plochách po demoláciách objektov v rámci trvalého

záberu stavby. Pre potreby dočasného uskladnenia rúbaniny z tunela Horelica sa počíta v dočasným uskladnením v priestore pomocného stavebného dvoru č. 2. Výrub z tunela Horelica bude zapracovaný do telesa diaľnice a prebytočná zemina bude uložená na pozemkoch vo vlastníctve NDS, a.s. v priestore Krásno nad Kysucou – Horelica. Nevhodná zemina bude umiestnená na pozemkoch po demoláciách.

Pri zemných prácach sa uvažuje podľa možností s priamym premiestnením výkopovej zeminy do násypov bez medzidepónií. Na dočasné uskladnenie zeminy z trasy sa odôvodnených prípadoch sa využijú časti plôch stavebných dvorov, prípadne iné plochy v obvode staveniska.

Prebytok výkopov z úseku diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil sa použije na výstavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Počas prevádzky

Počas prevádzky je potrebné počítať so surovinami na údržbu (napr. posypový materiál na zimnú údržbu) a stavebný materiál na opravu komunikácie (bitúmeny, cementový betón, zvodidlá a pod.).

Energetické zdroje

Potrebné množstvá el. energie určí zhotoviteľ stavebných prác na základe použitých technologických postupov s cieľom minimalizácie stavebných nákladov.

V etape prevádzky bude elektrická energia využívaná hlavne na technologické zariadenia informačného systému diaľnice (ISD) obsahujúce premenlivé DZ, meteozaariadenia, kamery, technologické uzly, rozvádzače.

Tunel Horelica

Zásobovanie elektrickou energiou je zabezpečené z dvoch jestvujúcich VN prípojok linky č.109 a č.115, ktoré sú zaústené v technologickej centrále do rozvádzača R1. Celoročnú spotrebu energie (osvetlenie, vetranie, požiarny vodovod, dopravné značenie, technická centrála, ostatné zariadenia) predstavuje 1 045 072 kWh (pravá tunelová rúra) a 824 344 kWh (ľavá tunelová rúra).

PTO Horelica

Zásobovanie elektrickou energiou je zabezpečené z rozvádzačov RS1 a RS2, ktoré sa napoja z technologických rozvádzačov. Inštalovaný výkon zariadení elektroinštalácie je 78 kW a predpokladaná ročná spotreba 78 840 kWh.

PTO Svrčinovec

Pre potreby nových zariadení umiestnených v PTO Svrčinovec sa zvýši súčasný výkon o 10 kW. Nové zariadenia budú napájané z jestvujúcich rozvádzačov.

Odpočívadlo Krásno nad Kysucou

Pre zásobovanie objektov elektrickou energiou sa vybuduje nová kiosková trafostanica, z ktorej budú pripojení jednotliví odberatelia. Pripojenie odberateľov z kioskovej trafostanice bude riešené samostatnými káblovými prípojkami NN. Predpokladaná ročná spotreba elektrickej energie bude 40 000 kWh/rok.

Odpočívadlo Oščadnica

Pre zásobovanie objektov elektrickou energiou sa vybuduje nová kiosková trafostanica, z ktorej budú pripojení jednotliví odberatelia. Pripojenie odberateľov z kioskovej trafostanice bude riešené samostatnými káblovými prípojkami NN zo sekundárneho rozvádzača trafostanice RH. Predpokladaná ročná spotreba elektrickej energie v 1. etape bude 10 000 kWh/rok, v 2. etape podľa nárokov budúcich odberateľov.

SSÚD Oščadnica

Pre zásobovanie areálu SSÚD a DOPZ elektrickou energiou sa vybuduje nová kiosková trafostanica, z ktorej budú pripojení jednotliví odberatelia. Pripojenie odberateľov z kioskovej trafostanice je riešené samostatnými káblovými prípojkami NN. Zo sekundárneho rozvádzača trafostanice R-ANG sa vybuduje samostatná prípojka NN pre areál SSÚD a samostatná prípojka NN pre areál DOPZ. V objekte MTZ, v rámci areálu SSÚD, bude osadený aj náhradný zdroj (dieselgenerátor), ktorý bude riešiť náhradné

zásobovanie vybratých častí objektov SSÚD a siete ISD pri výpadku hlavného napájania z distribučnej siete SSE. Predpokladaná ročná spotreba elektrickej energie pre SSÚD bude 750 000 kWh/rok, pre DOPZ 85 000 kWh/rok.

Osvetlenie zahŕňa osvetlenie tunela Horelica, pred portálových úsekov tunela Horelica a taktiež aj osvetlenie miestnych komunikácií a chodníkov. Vonkajšie osvetlenie bude použité aj na odpočívadlách Oščadnica, Krásno nad Kysucou, MÚK Krásno nad Kysucou a v areáli SSÚD. Súčasťou osvetlenia je aj umelé osvetlenie v pozemno-stavebných objektoch.

Plyn

Nároky na zásobovanie plynom má iba SSÚD a odpočívadlo Krásno nad Kysucou. Tepelná energia potrebná pre vykurovanie niektorých pozemno-stavebných objektov SSÚD bude zabezpečovaná plynovými vykurovacími spotrebičmi – kotlami alebo infražiaričmi. Zásobovanie SSÚD plynom bude zabezpečené plynovou prípojkou napojenou na jestvujúci plynovod IPE d110 STL, 300 kPa (SO 331-71). Priemerná ročná spotreba zemného plynu bola vypočítaná 88 750 m³.r⁻¹.

Ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou bude zásobené plynom novou plynovou prípojkou, ktorá sa napojí na jestvujúci IPE d110 STL plynovod. Predpokladaná max. hod. spotreba ZP : 45 m³/hod.

Dopravná a iná infraštruktúra

Počas výstavby

Prístupové komunikácie na stavenisko

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

V čase výstavby diaľnice D3 sa bude pre prístupy na stavenisko využívať vo veľkej miere existujúca cestná sieť. Výrazne sa na tom bude podieľať cesta I/11, ktorá bude najviac využívaná. Rovnako sa pre výstavbu budú využívať existujúce cesty II. a III. triedy, ako aj miestne komunikácie v dotknutých mestách a obciach. Okrem týchto komunikácií sa budú príležitostne využívať aj poľné a účelové komunikácie. Prioritou však bude prístup a zásobovanie staveniska priamo v trase diaľnice, resp. pre tento účel vybudovanými dočasnými prístupovými cestami.

Prístupové komunikácie na stavenisko ako samostatné objekty sú navrhnuté len v minimálnej miere. Keďže stavenisko je v tesnom súbehu s existujúcou cestou I/11, prístupy pri konkrétnom rozvinutí stavebných prác zabezpečí budúci zhotoviteľ stavby v rámci budovaných objektov.

Samostatné objekty sú len objekty 801-00 Dočasné prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11 a 802-00 Prístupová cesta k opornému múru na ceste I/11. Po ukončení stavby sa dočasné komunikácie zrušia a zrehabilitujú.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Stavenisková doprava bude realizovaná po verejných cestách (I/11, I/11A, I/11B, III/2013 a III/2017), sčasti po upravených, resp. novovybudovaných prístupových komunikáciách (SO 800-01, 800-02, 800-03 a 800-05). V zastavaných častiach obce Oščadnica a mesta Čadca bude prebiehať stavenisková doprava po vybraných miestnych a účelových komunikáciách.

Vzhľadom k veľmi úzkemu koridoru, v rámci ktorého sú vedené trasy ciest I/11 a I/11A bude výstavba realizovaná na týchto komunikáciách za plnej premávky a po etapách. Dopravné obmedzenia budú vyznačené prenosným dopravným značením a v prípade potreby aj cestnou dopravnou signalizáciou. Výstavba je rozdelená na dve základné etapy.

V I. etape bude vybudovaný pravý jazdný pás diaľnice D3, SSÚD Oščadnica, pravá tunelová rúra tunela Horelica a všetky súvisiace objekty, ktoré sa vzťahujú k výstavbe pravého jazdného pásu D3. Počas tejto etapy výstavby bude doprava vedená v trase existujúcej cesty I/11A, a to najmä v čase budovania samotného úseku D3 Oščadnica – Čadca, Bukov. Počas realizácie PTR tunela Horelica bude dochádzať ku krátkodobým technologickým výlukám, ktoré si budú vyžadovať obmedzenie dopravy aj na ceste I/11A, a to buď krátkodobo, kedy bude doprava ponechaná na ceste I/11A (hlavne počas technologickej prestávky po odstrelach), resp. dlhodobo, kedy bude doprava presmerovaná v Čadci na

cestu I/11. Tieto technologické odstávky budú prevažne víkendové, v čase kedy intenzity na ceste I/11 budú minimálne.

Počas budovania úseku diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica bude doprava počas budovania objektu 101-00 a časti mostného telesa 217-00 vedená po ceste III/2017 a I/11. Osadenie diaľnice voči telesu cesty I/11A nedovoľuje vybudovať tento úsek diaľnice bez úplného odklonu dopravy. V čase budovania objektu diaľnice musí byť v prevádzke preložka cesty I/11. Počas realizácie tejto etapy výstavby budú v prevádzke všetky existujúce zjazdy z I/11A, a taktiež bude vybudované nové prepojenie ciest I/11A a I/11. V tejto etape výstavby dôjde aj k obmedzeniu dopravy na miestnych komunikáciách prevažne v k.ú. Horelica. Realizácia úprav tokov 522-00 a 523-00, súčasne s objektom 800-01 si vyžiada obmedzenie, resp. úplné uzavretie miestnej komunikácie pod mostom 204-00. Vzhľadom k tomu, že sa jedná o jediné napojenie osady Nemčákovci, bude vybudovaná obchádzková trasa, ktorá spája osadu Nemčákovci a Oščadnicu. Pôjde o dočasnú panelovú úpravu existujúcej poľnej cesty, ktorá bola vybudovaná ako obchádzka pri výstavbe existujúceho ½ profilu. Pri budovaní objektu 124-00 bude rovnako obmedzená doprava na miestnej komunikácii. Obchádzka bude vedená pozdĺž tejto miestnej komunikácie.

Po dobudovaní pravého jazdného pásu a tunela Horelica bude nasledovať II. etapa, kedy bude doprava dočasne obojsmerne presmerovaná do novovybudovaného jazdného pásu a nasledovať budú práce na modernizácii ľavej tunelovej rúry tunela Horelica a práce na rekonštrukcii existujúcich mostov, krytu vozovky a dobudovaní protihlukových stien.

Existujúce zjazdy z cesty I/11 v Oščadnici budú zrušené bez náhrady. Zjazd v smere na Svrčinovec bude do dobudovania diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica ponechaný pre prípad núdzového odklonu dopravy z diaľnice D3.

V km 33,550 bude dobudované prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11 za účelom presmerovania dopravy počas výluk v tuneli Horelica.

Počas výstavby bude prístupová cesta k mostu 206-00 (800-02) zabezpečovať aj prístup k východnému portálu tunela Horelica. Prístupová cesta k mostnému objektu č. M1893 (001D) bude počas realizácie objektu 102-00 sprístupnená pre verejnosť tak, aby bol zabezpečený prístup do osady "U Capkov" a na portálové plochy západného portálu tunela Horelica. Osada U Capkov bude počas ukladania nosníkov mosta 208-00 prístupná len pre peších (cyklistov) cez chodník od osady Bukov. Prípadné potrebné zásahy zložiek IZS bude koordinovať stavebník, a to prerušením prác. Predpokladaná doba výluky je 2 – 5 dní.

Zariadenie staveniska, stavebné dvory

Počas výstavby diaľnice D3, súvisiacich mostných objektov a ďalších komunikácií je potrebné, aby budúci zhotoviteľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť dočasné skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Pokiaľ to samotná stavba dovoľuje, bude potrebné na tieto účely využívať v čo najväčšej miere plochy trvalého záberu staveniska (budúce križovatky, odpočívadlá, stredisko správy a údržby atď.). Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého záberu alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd (najmä v pásmach okrajových zásahov do CHKO Kysuce a biotopov), ochrany porastov vo všeobecnosti, ochrany prírodných pamiatok, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imísiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách. Zvlášť treba upozorniť aj na geomorfológiu predmetného územia, kde treba počítať pri neprimeraných zásahoch do územia aj s prípadným narušením „geotechnickej“ stability územia.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

- hlavný stavebný dvor - sa predpokladá v km 27,000 vpravo na ploche pri diaľnici (pri rozhraní k.ú. Dunajov a Krásno nad Kysucou). Plocha stavebného dvora predstavuje 9 495 m². Hlavný stavebný dvor sa sčasti využije ako medzidepónia zemín.

- **pomocné stavebné dvory:**

- **č.1** - v priestore pri moste cez Kysucy v k.ú. Kysucký Lieskovec medzi tokom Kysuce, Lodnianska a poľnou cestou v km 22,100 vľavo. Plocha pomocného stavebného dvora je 3275 m².
- **č.2** - v priestore pri moste na ceste I/11 v k.ú. Krásno nad Kysucou pri odpočívadle Krásno nad Kysucou, medzi diaľnicou a preložkou cesty I/11. Plocha pomocného stavebného dvora je 5105 m².
- **č.3** - v priestore pri križovatke Krásno nad Kysucou medzi diaľnicou a preložkou cesty I/11. Plocha pomocného stavebného dvora je 4670 m².
- **č.4** - v priestore odpočívadla Oščadnica, v časti pre budúci motorest. Plocha pomocného stavebného dvora je 6019 m².

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Stavebné dvory boli navrhnuté v nasledovných lokalitách:

- **hlavný stavebný dvor** - je navrhnutá plocha v rámci budúceho odpočívadla Oščadnica v rámci trvalého záberu stavby. Plochy hlavného stavebného dvora budú slúžiť pre potreby riadenia stavby (kancelárie, sociálne priestory, sklady surovín a materiálov, pomocné dielne a pod.). Budovy pre tieto činnosti budú dočasné, musia byť vyhotovené z nehorľavých materiálov, alebo aspoň z materiálov s obmedzenou horľavosťou v zmysle protipožiarnych predpisov. Medzi jednotlivými objektmi by mali byť dodržané adekvátne odstupové vzdialenosti. Súčasťou hlavného dvora sú aj spevnené plochy vhodné pre parkovanie mechanizácie a nespevnené plochy určené pre skladovanie materiálov a hmôt, prípadne na medzidepóniu zeminy. Plocha stavebného dvora je cca 20 000 m². Pred samotným zriadením stavebného dvora bude potrebné územie pripraviť. Práce na výruboch, skrývkach a pod. sú súčasťou jednotlivých objektov, na ploche ktorých hlavný stavebný dvor stojí.
- **pomocné stavebné dvory:**
 - **č.1** - v priestore medzi D3 a miestnou komunikáciou v Horelici v km 34,150 D3 na ploche cca 5460 m². Na tejto ploche sa nenachádzajú vhodné objekty pre zariadenie staveniska, je však rovinatá. Pred využitím ju bude potrebné zbaviť drevín a humusu, drnu v rámci prípravy územia. Cez plochu vedú dve odvodňovacie priekopy, ktoré sú zaústené do priepustu v km 34,056 D3. Tieto budú potrebné, pokiaľ sa plochy budú využívať na účely stavby, zatrubniť (v rámci obj. 030-00). V prípade, že budúci Zhotoviteľ stavby nevyužije tieto plochy ako stavebný dvor, je možné ich využiť ako medzidepónie zeminy a humusu do doby uskladnenia na trvalej skládke, resp. do doby jej zapracovania v rámci stavby. Pomocný stavebný dvor je zahrnutý do dočasných záberov stavby a je situovaný na parcelách v k.ú. Horelica.
 - **č.2** - pre tunel Horelica je možné zriadiť pomocný stavebný dvor v km 36,000 D3. Vpravo od prístupovej cesty k východnému portálu je k dispozícii plocha s rozlohou cca 10 000 m². V jej spodnej časti môže byť na ploche cca 970 m² umiestnené zariadenie staveniska a ostatná časť môže slúžiť ako medzidepónia rúbaniny.

Návrh stavebných dvorov možno považovať za predbežný. Výsledný návrh bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností zhotoviteľa využívať ponúkané plochy, prípadne si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.

Postup výstavby pri tuneli Horelica (pravá tunelová rúra)

Výstavba, resp. modernizácia tunela Horelica, bude prebiehať v 2-och etapách. Ako prvá bude vybudovaná PTR tunela Horelica a následne po jej sprevádzkovaní na dočasnú obojsmernú premávku začne modernizácia prevádzkovej LTR.

Samotnej výstavbe bude predchádzať výstavba prístupovej staveniskovej komunikácie SO 800-02 na východný portál Žilina. Prístupová komunikácia je navrhnutá trase existujúceho prístupu k cintorínu Horelica a následne napojená na cestu I/11. Trasa "B" tejto prístupovej komunikácie prechádza popod mostný objekt 206-00 a následne súbežne v trase trvalého záberu diaľnice pozdĺž existujúceho ÚJP D3. Na konci úseku sa napája na prístupovú komunikáciu k východnému portálu. Vzhľadom ku

komplikovanej morfológií prostredia, prístupová komunikácia na stavenisko bude využívaná aj inými zhotoviteľmi príslušných objektov stavby a taktiež aj zložkami IZS.

Nároky na pracovné sily

Výstavba diaľnice prispeje k vytvoreniu pracovných príležitostí na úseku výstavby, ako aj priamych a nepriamych dodávateľských činností. Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby diaľnice nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

Iné nároky

Výrub drevín

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Na základe výsledkov vypracovanej *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 08/2010)* si stavba vyžiada výrub 7 686 ks stromov a 111 898 m² krovitého porastu.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

DSP časť 1.

Na základe výsledkov vypracovanej *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 09/2020)* si stavba vyžiada výrub 4 392 ks stromov a 34 421 m² krovitého porastu.

DSP časť 2.

Na základe výsledkov dokumentácie *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa (DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava, 09/2019)* si stavba vyžiada výrub 1 018 ks stromov a 9 500 m² krovitého porastu.

Zásah do biotopov európskeho a biotopov národného významu

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Na základe výsledkov dokumentácie *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (Ing. L. Ulrych, 08/2010)* vyplýva, že na trase diaľnice D3 sa biotopy európskeho významu vyskytujú na celkovej ploche 145 398 m² a biotopy národného významu na celkovej ploche 138 088 m².

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

DSP časť 1.

Na základe výsledkov dokumentácie *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (Mgr. Barlog, 09/2020)* vyplýva, že na trase diaľnice D3 sa biotopy európskeho významu vyskytujú na celkovej ploche 17 640 m² a biotopy národného významu na celkovej ploche 12 714 m².

DSP časť 2.

Z výsledkov dokumentácie *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (Mgr. Barlog, 10/2019)* vyplýva, že na trase diaľnice D3 sa biotopy európskeho významu vyskytujú na celkovej ploche 5 871 m² a biotopy národného významu na celkovej ploche 15 445 m².

Asanácie

Zásady technologického postupu pre búranie sa riadia Vyhláškou č. 374/1990 Z. z. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Realizácia diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica si vyžiada demolácie budov, stavebných objektov a ich príslušenstva, ktoré sa nachádzajú v trvalom zábere stavby a sú určené na demoláciu. Rozsah demolácií objektov pozemných stavieb je nasledovný:

- 3 ks mostné objekty, vrátane podchodu pre peších v Krásne nad Kysucou,
- 2 ks záhradné domčeky v k.ú. Krásno nad Kysucou,
- 2 ks drevenej garáže,
- premiestnenie božích múk v Krásne nad Kysucou,
- demolácia pohostinského zariadenia.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

DSP časť 1.

Realizácia diaľnice D3 v úseku Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil si vyžiada demolácie budov, stavebných objektov a ich príslušenstva, ktoré sa nachádzajú v trvalom zábere stavby a sú určené na demoláciu. Rozsah demolácií objektov pozemných stavieb je nasledovný:

- 13 ks rodinných domov,
- 6 ks prístavba,
- 7 ks garáže,
- 2 ks hospodárska budova,
- 14 ks altánok, kôlna, drevená stavba.

Objekt 221-01 Zaslepenie existujúcej cesty v km 33,355 bude možné demolovať až po dobudovaní predchádzajúceho úseku stavby D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica.

DSP časť 2.

V súvislosti s výstavbou diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica dôjde k demolácii mosta v km 32,270.

III.2.2.4. Údaje o výstupoch zmeny navrhovanej činnosti

Zdroje znečistenia ovzdušia

Emisie z dopravy

Počas výstavby

Počas výstavby budú mechanizmy, ktoré budú realizovať stavebnú činnosť a prepravu materiálu, zdrojom znečistenia ovzdušia. Pôjde najmä o zvýšené množstvá exhalátov a prachu v ovzduší. Intenzita a plošný rozsah bude závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Počas prevádzky

Z výpočtov v rámci *Exhalačných štúdií (DSP Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, DOPRAVOPROJEKT a.s., 08/2010; DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil, DOPRAVOPROJEKT a.s., 07/2020)* na oba úseky diaľnice D3 vyplýva, že obyvatelia v priľahlých lokalitách nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy na diaľnici D3. V čase spracovania štúdie neboli zistené žiadne zámery, ktoré by ovplyvnili predikciu škodlivín. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na navrhovanej zmene nie sú vo vzťahu k obydliam a k priľahlému životnému prostrediu prekračované.

Odpadové vody

Povrchové vody z vozovky diaľnice D3 (vrátane mostov) budú zachytené v pozdĺžnych rigoloch a štrbinových žlaboch a odtiaľ prostredníctvom dažďových vpustov odvedené vodotesnou kanalizáciou do odlučovačov ropných látok a až po ich prečistení vypustené do priľahlých recipientov. Čistenie dažďových vôd z odpočívadla bude zabezpečené cez ORL. Čistenie dažďových vôd z SSÚD bude ich zaústením do objektu kanalizácie diaľnice s následným vyčistením v ORL. Splaškové vody z objektov SSÚD a odpočívadla budú zozbierané a kanalizačnou prípojkou zaústené do verejnej kanalizácie. Odvod splaškových vôd z odpočívadla je riešené pre výhľadové obdobie, kedy bude na odpočívadle dobudovaná ČSPH. Jedná sa o odvod splaškových vôd zo zázemia ČSPH z hygienických zariadení pre

personál ČSPH a hlavne z hygienických zariadení pre verejnosť. Na odvodnenie PTR tunela Horelica sa navrhuje systém odvodnenia s hlavným zberačom, ktorý bude plniť aj drenážnu funkciu s bočným odvodnením drenážnymi potrubiami. Drenážne vody z celého tunela sú odvodnené na portál Čadca cez kanalizačnú stoku A do existujúceho cestného priepustu do Kysuce.

Pravidelná údržba diaľničnej kanalizácie, vrátane odvozu ropných látok z odlučovačov na určené miesto, bude v kompetencii správcu diaľnice – NDS, a.s..

Iné odpady

Počas výstavby, ako aj prevádzky, bude potrebné dbať na minimalizáciu množstva netriedeného komunálneho odpadu. Vzniknutý odpad je potrebné vytriediť a deponovať na príslušnej riadenej skládke, resp. v zberných surovinách.

Predpokladané druhy odpadov vznikajúce počas výstavby

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Pôvod odpadu	Odporúčený spôsob zneškodnenia
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	O	príprava územia, výrub stromov	SK, SP
10 13 14	Odpadový betón a betónový kal	O	stavebné práce	SK
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	N	stavebné dvory	SP, RK
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezp. látkami	N	prevádzka mechanizmov, staveb. dvorov	SP
17 01 01	Betón	O	stavebné práce	RK
17 02 01	Drevo	O	príprava územia	SP
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	demolácie, stavebné práce	RK
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O	preložky vedení	
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N	manipulácia s ropnými látkami, havárie	SK
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	stavba	SK
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N	stavba, preložky	SP
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	stavebné práce	Použitie do násypov
17 09 04	Zmiešané odpady stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	O	stavba, preložky	RK, SK
19 10 01	Odpad zo železa a z ocele	O	stavebné práce	RK
19 12 06	Drevo obsahujúce nebezpečné látky	N	demolácie, stavebné práce	SP
20 01 01	Papier a lepenka	O	stavebné práce	RK
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	výrub stromov	SK
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	prevádzka stavebného dvora	SP

Vysvetlivky: O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad, SK – skládovanie, RK – recyklovanie, SP – spaľovanie

Predpokladané druhy odpadov vznikajúce počas prevádzky

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Pôvod odpadu	Odporúčený spôsob zneškodnenia
02 01 03	Odpadové rastlinné tkanivá	O	ošetrovanie zelene	SP, KN
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória	Pôvod odpadu	Odporúčený spôsob zneškodnenia
08 01 13	Kaly z farby alebo laku obsahujúce org. rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP
08 01 17	Odpady z odstraňovania farby alebo laku obsahujúce org. rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP
13 05 02	Kaly z odlučovačov oleja z vody	N	prevádzka cestnej kanalizácie	SP
13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody	N	prevádzka cestnej kanalizácie	SP
13 07 02	Benzín	N	údržba cesty	SP
13 08 02	Iné emulzie	N	údržba cesty	SP
15 01 06	Zmiešané obaly	O	údržba cesty	SP
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	údržba cesty	SP, SK
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N	odstránenie dopr. havárie, údržba cesty	SP
16 01 03	Opotrebované pneumatiky	O	údržba cesty	RK
16 01 07	Olejové filtre	N	údržba cesty	
16 01 13	Brzdové kvapaliny	N	údržba cesty	SP
17 01 01	Betón	O	údržba cesty	RK
19 10 01	Odpad zo železa a z ocele	O	údržba cesty	RK
19 10 02	Odpad z neželezných kovov	O	údržba cesty	RK
19 12 06	Drevo obsahujúce nebezpečné látky	N	údržba cesty	SP
20 01 21	Žiarivky a iný odpad obsahujúci ortuť	N	údržba cesty	FCH
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	ošetrovanie zelene	KN, SK
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	čistenie cesty	SP
20 03 03	Odpad z čistenia ulíc	O	čistenie cesty	SK
20 03 06	Odpad z čistenia kanalizácie	O	prevádzka cestnej kanalizácie	SK

Vysvetlivky: O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad, SK – skládkovanie, RK – recyklovanie, SP – spaľovanie, KN – kompostovanie, FCH – fyzikálno-chemická úprava

Nakladanie s odpadmi počas výstavby, ako aj počas prevádzky, bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo – zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej zmeny bude predovšetkým ťažká doprava, stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku.

Počas prevádzky

Sprevádzkovaním úsekov „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ sa podľa dopravného-inžinierskych údajov predpokladá zníženie podielu tranzitnej dopravy v dotknutých intravilánoch, a tým aj ich čiastočné odbremenenie od tranzitujúcej dopravy. Vzhľadom k vykonaným výpočtom a analýzám hlukové štúdie konštatujú, že na navrhovaných

diaľničných úsekoch je predpokladané prekročenie hygienických limitov, a preto bude potrebné prijať stavebno-technické opatrenia na zníženie úrovni hladín hluku. Uvedené protihlukové opatrenia sú z pohľadu zníženia hlukovej záťaže v riešenom území a dodržania navrhovaných parametrov potrebné po realizácii stavby overiť meraniami v zmysle STN.

V rámci kolaudačných konaní treba zohľadniť stav ostatnej blízkej komunikačnej siete, pretože tu bude dochádzať ku kumulácii zdrojov hluku a pokiaľ samotná diaľnica vyhovuje, ale nie je dodržaná celková prípustná hodnota hluku z pozemnej dopravy, je potrebné v rámci dodržania prípustných hodnôt pre pozemnú dopravu ošetriť aj ostatné komunikácie, ktoré v území spôsobujú hlukovú záťaž.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica bola vypracovaná *Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 08/2010)*, v ktorej je navrhovaných 11545 m protihlukových opatrení.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

DSP časť 1.

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov bola vypracovaná *Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 04/2020)*, v ktorej je navrhovaných 4898,9 m protihlukových opatrení. Zároveň v rámci výhľadového stavu v roku 2034 je indikovaná potreba riešiť aj projekt sekundárnych fasádnych opatrení pozdĺž trasy.

DSP časť 2.

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí odpočívadla Oščadnica, SSÚD Oščadnica a príľahlých objektov bola vypracovaná *Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 08/2019)*, ktorá pre riešený úsek navrhla 357 m protihlukových stien. Zároveň v rámci výhľadového stavu v roku 2034 je indikovaná potreba riešiť aj projekt sekundárnych fasádnych opatrení pozdĺž trasy.

III.3 PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE

Diaľnica D3 je súčasťou európskeho multimodálneho koridoru č. VI. : Gdaňsk - Grudziadz /Warszawa - Katowice - Skalité - Čadca - Žilina. Jej hlavnou funkciou bude predovšetkým prevedenie tranzitnej osobnej a nákladnej dopravy v severojužnom smere na trase európskeho dopravného koridoru, odľahčenie súčasnej hlavnej severojužnej dopravnej spojnice na území Slovenska medzi hraničnými priechodmi Trstená - Šahy, odľahčenie hraničného priechodu Trstená od nákladnej dopravy a využitie kapacitného hraničného priechodu Skalité.

Výstavbou diaľnice D3 sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť dopravy, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky a zlepšia sa životné podmienky v dotknutých mestách a obciach.

Pri realizácii úseku „D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ sa predpokladá na začiatku plynulé napojenie na stavbu diaľnice „D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“. Koniec riešeného úseku D3 sa pripája na stavbu diaľnice „D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“, vrátane tunela Horelica, ktorá sa dobuduje na plný profil. Koniec tohto úseku bude napojený na v súčasnosti rozostavaný úsek diaľnice „D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“, ktorý bol vo fáze prípravy DSP predmetného úseku v realizácii. Počas prípravy DSP došlo na úseku „D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“ k úprave výškového vedenia diaľnice D3, čo malo priamy dopad na výškové vedenie v km cca 36,900 – K.Ú.. Všetky nadväznúce úseky boli v procese prípravy DSP navzájom koordinované.

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov

V záujmovom území, dotknutého výstavbou diaľnice v úsekoch D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil boli identifikované zábery týchto stavebníkov:

- *Železnice Slovenskej republiky*
„PROGRAM MODERNIZÁCIE TRATÍ BRATISLAVA - ŽILINA - KOŠICE, ŽILINA - BRATISLAVA“ - porovnaním podkladov z trasy železničnej trate vyplynulo, že diaľnica D3 sa s touto stavbou

nedostane do kolízie s výhľadovým zámerom „Optimalizácia systému vedenia vysokorýchlostných tratí na území SR, severo - južná trasa“.

- *Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Povodie Váhu Piešťany*
Výhľadovo je pripravovaná akcia „VÁŽSKA VODNÁ CESTA, SEVERNÉ PREPOJENIE VÁHU“. Po preverení dostupných podkladov vyplýva, že stavba diaľnice v úseku D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil križuje pripravovaný zámer v km 34,200. Vzhľadom k tomu, že príprava projektu VVC je oproti príprave diaľnice v meškaní, bude potrebné v prípade prispôbiť stavbu VVC diaľnici D3.
- *Stredoslovenská energetika – Distribúcia, a.s., Žilina*
Spoločnosť SSE – D pripravuje stavbu "SW 4804 – ČADCA – HORELICA, ZAH. TS HORELICA – STRED", ktorej predmetom sú elektrické distribučné vedenia. Trasa vedení križuje diaľnicu D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil v km 34,861, kde prechádza popod navrhovaný PJP D3. Počas prípravných prác na DSP bolo križenie koordinované s SSE-D (v zastúpení projektantom stavby, spoločnosti MONDEZ, s.r.o.).
- *Stredoslovenské vodárne a kanalizácie, a.s.*
"ZÁSOBOVANIE VODOU, ODKANALIZOVANIE A ČISTENIE ODPADOVÝCH VÔD REGIÓNU STREDNÉ KYSUCE". Spoločnosť SEVAK v čase prípravy DSP začala s realizáciou predmetného projektu. Niektoré časti na ZÚ v k.ú. obce Oščadnica boli v kolízii s objektami D3, riešenie bolo so spracovateľmi dokumentácií (Hydroteam s.r.o. Bratislava resp. Hydrocoop s.r.o. Bratislava) a investorom akcie (Severoslovenská vodárenská spoločnosť a.s. Žilina) konzultované a koordinované.
- *"ČADCA – HORELICA, KANALIZÁCIA A VODOVOD"*
Súčasne s DSP D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil prebiehala príprava DÚR spomínanej stavby, ktorej termín dodania bol koncom roka 2019. V čase spracovávania DSP bol projekt stále rozpracovaný, nedokončený. Podklady boli spracovateľom DÚR, spoločnosti Aquatis, a.s. poskytnuté a stavby boli koordinované. Stav koordinácie oboch stavieb zodpovedal stavu ich rozpracovania.
- *Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.*
V rámci prípravy DSP bol oslovený zhotoviteľ PD za účelom koordinácie stavby diaľnice D3 s pripravovaným zámerom SVP, š.p. "PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA ČADCE". Projekt je v štádiu prípravy DÚR. V ďalších stupňoch bude potrebné, aby boli výustné objekty a priepusty navrhnuté v rámci diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil rešpektované a technické riešenie prispôbené navrhovanému stavu.
- *Obec Oščadnica*
Obec Oščadnica pripravuje výstavbu cyklotrasy v rámci stavby "VÝSTAVBA CEZHRANIČNEJ SLOVENSKO-POLŠKEJ TURISTICKEJ TRASY". Vzhľadom na ukončenie stavby pred križovatkou ciest I/11 a III/2013 neprichádza ku kolízii predmetných stavieb.
- *Obec Kysucký Lieskovec*
V lokalite Hôrky pri diaľnici D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica sa uvažuje s rozvojom výrobnjej a priemyselnej oblasti obce.
- *Obec Dunajov*
Na pravom brehu rieky Kysuca sa uvažuje s rozvojom bytovej výstavby obce.
- *Mesto Krásno nad Kysucou*
V lokalite Lazy pod Lieskovinami sa uvažuje s ďalším rozvojom mesta a individuálnou výstavbou. Výstavbou diaľnice „D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a úpravou miestnych komunikácií pod mostom 212-00 sa vytvorili podmienky pre dobudovanie pripojenia z danej lokality na jestvujúcu cestu I/11.

V období po vydaní územného rozhodnutia na stavbu „D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ začala prebiehať intenzívna výstavba v priestore medzi cestou I/11A a vetvou I/11 pred a na začiatku úseku stavby. Vybudovaný bol Športový areál Krásno nad Kysucou, MM aréna a objekt služieb NIKA Sport. Pripravovaná je výstavba Šport hotela MM aréna v štádiu DÚR. Po ľavej strane cesty I/11 bola vybudovaná Betonáreň Krásno nad Kysucou. Všetky už vybudované alebo navrhované stavby budú

napojené na cestu I/11. V súčasnosti nie sú evidované ďalšie požiadavky na zriaďovanie nových vjazdov z komunikácie SO 113-00 Preložka cesty I/11.

Možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

Vzhľadom na lepšie technické parametre cesty aj dodržanie všetkých bezpečnostných opatrení pri prevádzke tunelov, je predpoklad zníženia počtu dopravných nehôd v porovnaní so súčasným stavom. Riziko kolízií, vzhľadom na ľudský faktor, tu však bude vždy existovať.

Tunel Horelica, spoločne s tunelmi Svrčinovec a Poľana, nachádzajúcimi sa v nadväzných úsekoch diaľnice D3, ako aj samotná diaľnica D3, sú vybavené informačným systémom diaľnice, zahŕňajúcim okrem iného aj premenné dopravné značenie, kamerový dohľad, informačné tabule, ktoré sú riadené centrálnym riadiacim systémom. Pri zatvorení predmetných tunelov sa doprava z diaľnice D3 odkloní na cestu I/11 v odklonových križovatkách.

ISD taktiež upozorňuje aj na čiastkové obmedzenia a upravuje režim premávky podľa aktuálneho dopravného stavu na diaľnici. Dopravno-prevádzkové stavy sú aplikovateľné rovnako za definitívnej prevádzky, tak aj počas výstavby. Počas výstavby budú dopravno-prevádzkové stavy a premenné dopravné značenie doplnené o prenosné dopravné značenie. ISD v tomto úseku bude patriť do správy SSÚD Oščadnica. Riadenie tunela Horelica prostredníctvom ISD bude dočasne z PTO Svrčinovec. Po dobudovaní SSÚD Lietavská Lúčka bude centralizované riadenie tunelov z SSÚD Lietavská Lúčka.

III.4 DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov .

III.5 VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Zmeny navrhovanej činnosti predmetnej stavby sú súčasťou európskeho multimodálneho koridoru č. VI. (Gdaňsk - Grudziadz /Warszawa - Katowice - Skalité - Čadca – Žilina), ktorých hlavnou funkciou bude predovšetkým prevedenie tranzitnej osobnej a nákladnej dopravy v severojužnom smere na trase európskeho dopravného koridoru, odľahčenie súčasnej hlavnej severojužnej dopravnej spojnice na území Slovenska medzi hraničnými priechodmi Trstená - Šahy, odľahčenie hraničného priechodu Trstená od nákladnej dopravy a využitie kapacitného hraničného priechodu Skalité.

Zároveň sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť dopravy, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky a zlepšia sa životné podmienky v dotknutých mestách a obciach.

Poloha hraničného napojenia diaľnice na rýchlostnú komunikáciu v Poľskej republike bola stanovená medzivládnyimi dohodami v zastúpení Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky a Ministerstvom dopravy a morského hospodárstva Poľskej republiky.

III.6 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

III.6.1 Geomorfologické pomery

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019; Diaľnice D3 KNM – Oščadnica, INGEO-IGHP, s.r.o. Žilina, 05/2010; Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 02/2013)

Navrhovaná trasa diaľnice D3 je vedená údolnou nivou rieky Kysuca, neskôr aj riečky Oščadnica.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (E. Mazúr, M. Lukniš, 1980) patrí územie údolia Kysuce po Dunajov do oblasti Slovensko-Moravských Karpát (celok Javorníky, podcelok Nízke Javorníky). Územie od Dunajova po Oščadnicu je súčasťou západného okraja oblasti Stredné Beskydy (celok Kysucká vrchovina, podcelok Vojenné).

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

V zmysle regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr. E. - Lukniš, M., 1986) sa záujmové územie diaľnice D3 nachádza v subprovincii vonkajších Západných Karpát, v oblasti Stredných Beskýd, celku Kysucká vrchovina, podcelku Krásňanská kotlina a končí v oblasti Západných Beskýd, celku Turzovská vrchovina a podcelku Hornokysucké podolie.

Trasa diaľnice D3 je vedená územím, ktoré bolo najmä v oblasti svahov premodelované stavebnými prácami už prevádzkovaného ľavého diaľničného pruhu (terajšia cesta I/11A).

III.6.2 Geologické pomery

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019; Diaľnica KNM – Oščadnica, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, INGEO-IGHP, s.r.o., Žilina, 05/2010)

V zmysle regionálnej IG rajonizácie Západných Karpát (M. Matula, 1989) patrí územie do *regiónu karpatského flyšu*, do IG *oblasti flyšových vrchovín*. Karpatský flyš je zaradený do *vonkajšieho flyšového pásma magurského príkrovu*, vo vývoji *račianskej jednotky* s dominantným výskytom zlínских vrstiev stredno až vrchnoneocénneho veku. Zlínske súvrstvie reprezentuje ílovcovo-pieskovcový komplex, s premenlivým zastúpením jednotlivých litologických typov.

Pre celé územie sú dominantné pomerne jednoduché geologické pomery s vrásovou, až vrásovo-príkrovou tektonickou stavbou, ktorá bola počas neogénu dotvorená poklesovou tektonikou.

Formácia kvartérnych sedimentov pozostáva z komplexov fluviálnej (aluviálna a terasová), proluviálnej, deluviálnej a antropogénnej genézy. V rámci deluviálneho komplexu boli samostatne vyčlenené zosuvné delúvia, zasahujúce až do vrchnej zóny zvetraných podložných flyšových hornín. Mocnosť kvartérnych zemín je premenlivá, v rozsahu od 0,1 - 16,5m. Najväčšie mocnosti boli overené v miestach zosuvných delúvií a proluviálnych náplavoch na nive Kysuce.

- **Antropogénny komplex** je v skúmanom úseku reprezentovaný účelovými násypmi ciest, zásypmi terénnych nerovností, divokými skládkami stavebného a domového odpadu, spätnými zásypmi gabiónových múrov, lokálne aj účelovým spevnením bahňitého povrchu nivy Kysuce. V oblasti Horelice najmä účelovými navážkami na spevnenie povrchu miestnych ciest a dvorov. Ich mocnosť sa pohybuje v rozsahu od 0,2m až do 5,8m (miestami 7,0m). Antropogénne materiály sú heterogénne, tvorené zmesou ílov, sutín, štrku, inertného domového, miestami aj stavebného odpadu, drveného kameniva a redeponovaných paleogénnych hornín – ílovcov, siltovcov a pieskovcov.
- **Fluviálny komplex** - fluviálne sedimenty sú vyvinuté v údolných nivách (v alúviu) Kysuce a Oščadnice, a tiež v terasových akumuláciách na ľavobrežných svahoch Kysuce. Pozostávajú z náplavových ílov, ktoré miestami prechádzajú do pieskov a zo štrkov korytovej fácie. Pomerne často obsahujú prímies organických látok, prípadne niekoľko cm až m hrubé polohy organických zemín. Okrem nich sa vyskytujú aluviálne piesky, štrky, organické zeminy a štrkovité íly.
- **Terasový komplex** patrí geneticky k staršiemu (pleistocénemu) fluviálnemu komplexu. Sú nesúvislo zachované na ľavostranných svahoch Kysuce nad recentným fluviálnym komplexom. Do trasy diaľnice zasahujú len okrajovo. V prieskumných vrtoch boli dokumentované najmä ílovité zeminy - štrkovité íly, menej štrky (ílovité a siltovité a štrky s prímiesou jemnozrnej zeminy), okrajovo piesky. Vo väčšine prípadov išlo o reziduá terasy v bazálnej polohe s mocnosťami od 0,2 - 3,7m.
- **Proluviálny komplex** - sedimenty sú vyvinuté pri vyústení bočných tokov do hlavného údolia Kysuce. Väčšinou majú proluviálne, t.j. splachové, sedimenty premenlivý charakter. Tvorené sú nevytriedeným sutinovým a štrkovitým materiálom, s ílovitými, veľmi ojedinele aj s piesčitými

polohami, ktoré boli uložené na jemnozrnných náplavoch Kysuce. Mocnosť komplexu sa pohybuje v rozsahu 0,9 m – 14,2m.

- **Deluviálny komplex** - má v trase diaľnice pomerne malé plošné rozšírenie. Sedimenty tohto komplexu sú reprezentované svahovými ílmi, kamenito-ílovitými a ílovito kamenitými sutinami.

Formácia paleogénnych sedimentov je zastúpená vrchno až strednoeocénnym flyšovým súvrstvím zlínских vrstiev račianskej jednotky magurského príkrovu vonkajšieho flyšového pásma. Zlínske súvrstvie reprezentuje ílovcovo-pieskovcový komplex, s premenlivým zastúpením jednotlivých litologických typov. V prevažnom úseku trasy diaľnice v súvrství dominujú ílovce nad pieskovecami. Výraznejší nárast obsahu pieskovcov je zdokumentovaný v oblasti mostných objektov SO 202, SO 206, SO 207, SO 208 a tunela Horelica v úseku D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil.

- **Ílovce, siltovce** prevládajú v podloží kvartérnych sedimentov. Miestami obsahujú vrstvičky (2-8 cm) jemnozrnných, laminovaných pieskovcov, na kontakte s ktorými prechádzajú do piesčitých ílovcov a siltovcov a polohy vápnitých ílovcov. Len ojedinele boli prieskumnými dielami zachytené aj mocnejšie polohy pieskovcov (cca 5 m). Z ílovitých minerálov obsahujú chlorit a illit, vzácne kaolinit. V zóne zvetrania a tektonického porušenia majú charakter ílu, ílu s úlomkami, resp. kamenitoílovej sutiny.
- **Pieskovce** sú vápnité, kremité a glaukonitické, prevažne jemnozrnné, polohovo strednozrnné až hrubozrnné, lokálne s prechodmi do jemnozrnných zlepcov. Sú často šikmo a turbulentne zvrstvené, s hrubou až veľmi tenkou hrúbkou vrstiev, prestúpené strmými puklinami. Lokálne obsahujú zvýšený podiel svetlej sľudy a organického detritu. V zlínskom súvrství tvoria polohy mocnosti od 1m do 25 – 35 m. V zóne zvetrania sú pieskovce prevažne drobnoúlomkovité (3-15 cm), ojedinele až úplne zvetrané na piesok s pevnejšími jadrami.

Ložiská nerastných surovín

Najbližšie k hodnotenej trase diaľnice D3 sa nachádzajú ložiská:

- 4341 na stavebný kameň (pieskovec) v k.ú. Ochodnica,
- 4016 na stavebný kameň v k.ú. Lopušné – Pažite,
- 4372 na tehliarske suroviny v k.ú. Radoľa,
- 4630 na stavebný kameň v k.ú. Snežnica,
- 4365 na tehliarske suroviny v k.ú. Raková.

Obe lokality v súčasnosti predstavujú ložisko so zastavenou ťažbou alebo na ktorom sa nepredpokladá využívanie zásob (mapový server SGÚDŠ).

V k.ú. obce Ochodnica je evidované, v súčasnosti nevyužívané výhradné ložisko stavebného kameňa so zásobami cca 13 047 tis m³ stavebného kameňa. Vzhľadom na nevyhovujúci zrnitosť stavbu je tento materiál vhodný len do násypov.

Okrem vyhradených ložísk sa nachádzajú dve ložiská nevyhradených nerastov, a to ložisko stavebného kameňa Lopušné-Pažite (vápence) a ložisko štrkopieskov Veľká Rudinka. Zásoby ložiska Lopušné Pažite predstavujú cca 2 300 tis. m³ kameňa. Ložisko Veľká Rudinka nie je ťažené. V surovine prevláda hrubé kamenivo, vhodné do podložia ciest.

Environmentálne záťaž

Podľa registra EZ (<http://envirozataze.enviroportal.sk>) sa v dotknutých k.ú. nachádzajú viaceré environmentálne záťaž zaraďené do registra A (pravdepodobná záťaž), B (environmentálna záťaž) a C (sanovaná, rekultivovaná lokalita).

Do registra A sú zaradené nasledovné lokality:

- CA (003) / Čadca – SAD (SK/EZ/CA/168)
- CA (003) / Čadca – AVC - supermarket (SK/EZ/CA/1959)
- CA (008) / Oščadnica – FRACHO (SK/EZ/CA/173)

Podľa registra skládok a mapových podkladov (mapový server SGÚDŠ) sa aj priamo v trase diaľnice D3 evidujú viaceré skládky:

- č. 6373 Oščadnica (k.ú. Oščadnica) – odvezená na legálnu skládku JOKO Čadca (reg.č.6319) ; pozn. diaľnica

- č. 6308 U Capkov (k.ú. Čadca) – prekrytá vrstvou zeminy; pozn. diaľnica
- č. 6309 U Capkov (k.ú. Čadca) – prekrytá vrstvou zeminy; pozn. diaľnica.

Vo všetkých dotknutých k.ú. je evidované väčšie množstvo skládok, ktorých poloha je zakreslená na mapovom serveri SGÚDŠ.

III.6.3 Tektonické pomery, geodynamické javy, seizmicita

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019; Diaľnica KNM – Oščadnica, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, INGEO-IGHP, s.r.o., Žilina, 05/2010)

Tektonické pomery

Pre celé územie sú dominantné pomerne jednoduché geologické pomery s vrásovou, až vrásovo-príkrovou tektonickou stavbou, ktorá bola počas neogénu dotvorená poklesovou tektonikou. Zlomové tektonické línie sú prevažne orientované SV-JZ a S-J smerom. Priečne zlomové línie SZ-JV smeru sú výzdvihového a poklesového charakteru.

Geodynamické javy

Z geodynamických procesov sa v území uplatňuje bočná erózia povrchových tokov a výmoľová erózia na svahoch. Odkryté svahy tvorené flyšovými súvrstviami, najmä s prevahou ílovcov, podliehajú procesu intenzívneho zvetrávania. Geologicko-tektonická stavba flyšového súvrstvia vytvára pre vznik a vývoj svahových pohybov priaznivé podmienky. Svahové pohyby majú charakter povrchového zliezania delúvií, ako aj zosúvania pokryvných útvarov, v ílovcovo-pieskovcovom komplexe flyšových súvrství blokových deformácií. Svahové deformácie, už aj s ohľadom na vykonané sanačné opatrenia, sú stabilizované. Aktívne formy v oblasti bočnej odtrhovej hrany boli identifikované v širšej oblasti SO 206-00.

Seizmicita územia

Z hľadiska seizmicity podľa prílohy A1 normy STN 73 0036 – Seizmotektonická mapa Slovenska sa územie nachádza v seizmickej oblasti so 6° MSK-64.

Podľa STN EN 1198-1/NA/Z1 a „Mapy zdrojových oblastí seizmického rizika na území Slovenska“ sa záujmové územie nachádza v zdrojovej oblasti seizmického rizika 4. Tejto zdrojovej oblasti seizmického rizika je priradené referenčné špičkové seizmické zrýchlenie a_{GR} podľa „Mapy oblasti seizmického ohrozenia na území Slovenska“ uvedenej z STN EN 1998-1/NA/Z2. Referenčné špičkové zrýchlenie má hodnotu $a_{GR} = 0,40$. Pri stanovení kategórie podložia sa vychádzalo z STN EN 1998-1. Podľa geologického a stratigrafického profilu je podložie zaradené do kat. A (skalné podložie) a E (alúvia).

III.6.4 Hydrogeologické pomery

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019; Diaľnica KNM – Oščadnica, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, INGEO-ighp, s.r.o., Žilina, 05/2010)

Podľa hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba a kol., 1984) leží záujmové územie v hydrogeologickom rajóne **PQ-028 Paleogén a kvartér povodia Kysuce** s rozčlenením na dva čiastkové rajóny **VH-10 čiastkový rajón kvartéru** a **VH-20 čiastkový rajón paleogénu**.

Hydrogeologické pomery v záujmovom území a v širšom okolí projektovanej trasy diaľnice D3 sú podmienené geologickou stavbou územia, tektonickým porušením hornín, geomorfologickými, hydrologickými a klimatickými pomermi územia. Podzemné vody v území priradujeme k dvom hydrogeologickým celkom: podzemné vody kvartérnych sedimentov a podzemné vody paleogénu.

Z kvartérnych sedimentov majú z hydrogeologického hľadiska najväčší význam *fluviálne sedimenty* vyvinuté v údolných nivách rieky Kysuce a jej prítokov a ich terasové stupne. Priepustnosť fluviálnych sedimentov charakterizuje koeficient filtrácie rádovo $k_f = 10^{-3}$ až 10^{-8} m.s^{-1} (ílovité sedimenty) v závislosti od uľahnutosti a vytriedenia štrkov, ale aj od stupňa zahlinenia.

Proluviálne sedimenty majú z hydrogeologického hľadiska menej podstatný význam pre akumuláciu podzemných vôd. Zložením ide hlavne o štrkovité a ílovité sedimenty. Priepustnosť proluviálnych sedimentov charakterizuje koeficient filtrácie rádovo $k_f = 10^{-5}$ až 10^{-8} m.s^{-1} .

Deluviálne sedimenty svojim zložením nevytvárajú priaznivé podmienky pre akumuláciu podzemných vôd a zriedkavo sa vytvára súvislý horizont podzemnej vody. Ílovité sedimenty sú málo priepustné až nepriepustné. Priepustnosť deluviálnych sedimentov charakterizuje koeficient filtrácie, pre ílové sedimenty je rádovo $k_f = 10^{-7}$ až 10^{-9} m.s^{-1} .

Osobitný typ podzemných vôd predstavujú *vody v zosuvných územiach*, na ktoré sa viažu staré a recentné šmykové plochy zosuvov. V územiach zosuvov je hladina podzemnej vody napätá a vyskytuje sa blízko povrchu. Sú často podmäčané s vývermi podzemných vôd, pričom päty zosuvov sú zamokrené. Priepustnosť zosuvných deluviálnych sedimentov charakterizuje koeficient filtrácie rádovo $k_f = 10^{-6}$ až 10^{-9} m.s^{-1} .

Paleogénne sedimenty sú reprezentované flyšovým súvrstvom ílovcov a pieskovcov v rôznom stupni zvetrania. Polohy ílovcov vytvárajú v komplexe bariéru podzemným a povrchovým vodám a predstavujú nepriepustnú vrstvu. Hlavným kolektorom je pripovrchová zóna, zahrňujúca pásмо podpovrchového rozvoľnenia puklín spolu so zvetralinovým plášťom. Koeficient filtrácie v paleogénnych sedimentoch sa pohybuje v rozmedzí rádovo $k_f = 10^{-5}$ až 10^{-8} m.s^{-1} .

Z hydrogeologického hľadiska je **významný komplex kvartérnych sedimentov**. Podzemná voda je viazaná na uvedené súvrstvia. Vo fluvialných sedimentoch je hladina podzemnej vody cca 1-4m p.t.. Na svahoch a v zosuvných územiach je voda v hĺbke od cca 2m až do cca 11m p.t.. Voda je viazaná predovšetkým na rozhranie delúvia a povrchu paleogénneho podložia a vytvára prevažne suťové pramene.

III.6.5 Pôdne pomery

Posudzovaný koridor diaľnice D3 a všetkých projektovaných objektov je situovaný na nive rieky Kysuca, v niektorých úsekoch však pomerne výrazne zasahuje aj do svahových plôch v podloží s flyšovými horninami. Dotknuté poľnohospodárske pôdy na nive Kysuce sa obrábajú ako orná pôda a trvalé trávne porasty. Značná časť plôch na nive je vzhľadom na nepriaznivé pôdne podmienky a vodný režim (kolísajúca hladina podzemnej vody, periodické zamokrenie povrchovou vodou pri intenzívnych atmosférických zrážkach) využívaná len sporadicky ako extenzívne trvalé trávne porasty, mokré lúky. Časť poľnohospodárskych plôch pri intravilánoch obcí sa obhospodaruje ako orná pôda, záhrady alebo trvalé trávne porasty – záhumienky (pásové obrábanie úzkych polí). Poľnohospodárske pozemky na svahoch sa prakticky poľnohospodársky nevyužívajú. Dôvodom sú samotné pôdne pomery, reliéf terénu, značný sklon, odľahlosť a sťažený prístup. Pri zhodnotení týchto faktorov vychádza nízka efektivita poľnohospodárskej produkcie, ktorá je v daných klimatických podmienkach jednostranne orientovaná na výrobu objemového krmiva. Plochy rýchlo zarastajú krovím, v súčasnej dobe majú skôr charakter lesa ako poľnohospodárskej pôdy. Niektoré lokality sú terasovito upravené nízkymi medzami.

Zrnitostne prevládajú hlinité pôdy s prechodom do piesočnato-hlinitých, ojedinelo do hlinitiespiesočnatých (plytké fluvizeme). Na svahových plochách boli zistené pôdy hlinité, miestami hlinité s prechodom do hlinito-ílovitých. Pôdy s mačínovým horizontom zaraďujeme medzi pôdy hlinité až ílovito-hlinité.

V zmysle morfogenetického klasifikačného systému pôd Slovenska (Šály a kol., 2000) sa v širšom koridore diaľnice D3 vyskytujú nasledovné typy pôd:

- *Fluvizeme (FM)* – sú pôdnym typom recentných aluviálnych nív s vysokou hladinou podzemnej vody, často s periodickými záplavami. Majú ochrický humusový horizont, pod ktorým je pôdotvorný substrát – zvrstvené nívne horizonty rôznej zrnitosti a zastúpenia riečnych štrkov. Jedná sa o veľmi heterogénny pôdny typ rôznej hrúbky pôdneho profilu, rôznej zrnitosti a skeletovitosti. Výskyt fluvizemí je viazaný len na nivu Kysuce a jej najväčšieho prítoku v území stavby Bystrice.

V území stavby sa vyskytujú tieto subtypy:

- 06 – FMm – fluvizeme typické, stredne ťažké
- 14 – FM – fluvizeme (typ) stredne ťažké až ľahké, plytké

- **Kambizeme (KM)** – tzv. hnedé pôdy, sú najrozšírenejším pôdnym typom na území Slovenska. Charakteristické sú rôzne hrubým svetlým humusovým horizontom, pod ktorým je výrazný kambický B - horizont vnútorného zvetrávania, väčšinou s vyšším obsahom skeletu. V území ide o dominantný typ pôd, najmä na svahoch budovaných flyšoidnými ílovcami a pieskovcami, ako aj na svahových sedimentoch. V širšom koridore sa na základe zákresu BPEJ vyskytujú nasledovné HPJ:
 - 63 – KMm – kambizeme typické na minerálne bohatých zvetralinách flyšu, stredne ťažké
 - 66 – KMma – kambizeme typické kyslé na flyši, stredne ťažké až ľahké
 - 68 – KMma – kambizeme typické kyslé na svahových hlinách, stredne ťažké až ťažké
 - 69 – KMG – kambizeme pseudoglejové na flyši, stredne ťažké
 - 82 – KM – kambizeme (typ) na flyši, na výrazných svahoch 12-250, stredne ťažké až ťažké
- **Pseudogleje (PG)** – majú vyvinutý mramorovaný pseudoglejový horizont pod ochrickým až melanickým horizontom, ktorý je dôsledkom povrchového zamokrenia pôd. Ide o pôdy rôzne hlboké a skeletnaté, zrnitosť stredne ťažké až ťažké. Väčšinou sa poľnohospodársky potenciálne využívajú, avšak ich vodný režim je nepriaznivý a úrodnosť je znížená. Spravidla vyžadujú odvodnenie, resp. zúrodňovacie opatrenia.
 - 57 – PGm – pseudogleje typické na sprašových a polygénnych hlinách, na povrchu stredne ťažké až ťažké, (veľmi ťažké)
- **Gleje (GL)** – pôdny typ s vyvinutým glejovým redukčným horizontom (v menšej hĺbke ako 50 cm) pod ochrickým humusovým horizontom. Vznikol ako dôsledok dlhodobého ovplyvňovania pôdneho profilu vysokou hladinou podzemnej vody. Tieto pôdy sú len málo vhodné na poľnohospodárske využívanie, príp. sa poľnohospodársky nevyužívajú. V území sa vyskytujú len:
 - 94 – GL – gleje, stredne ťažké, ťažké až veľmi ťažké
- **Luvizeme (LM)** – sú pôdami s výrazne vyvinutým eluviálnym luvickým horizontom (svetlým horizontom ochudobneným o vylúhované koloidy) pod tenkým ochrickým horizontom. Pod týmto horizontom sa nachádza dobre vyvinutý B – horizont akumulácie vylúhovaných koloidov. Tieto pôdy sú viazané na vlhšiu mierne teplú až mierne chladnú klímu, sú vhodné na poľnohospodárstvo, avšak ich úrodnosť je znížená v dôsledku menej priaznivého vodného režimu.
 - 56 – LMg až PGI – luvizeme pseudoglejové až pseudogleje luvizemné na sprašových a polygénnych hlinách, na povrchu stredne ťažké

V území sa vyskytujú aj pôdy na strmých svahoch bez poľnohospodárskeho využitia s plytkým a nesúvislým pôdnym profilom, často bez humusového horizontu.

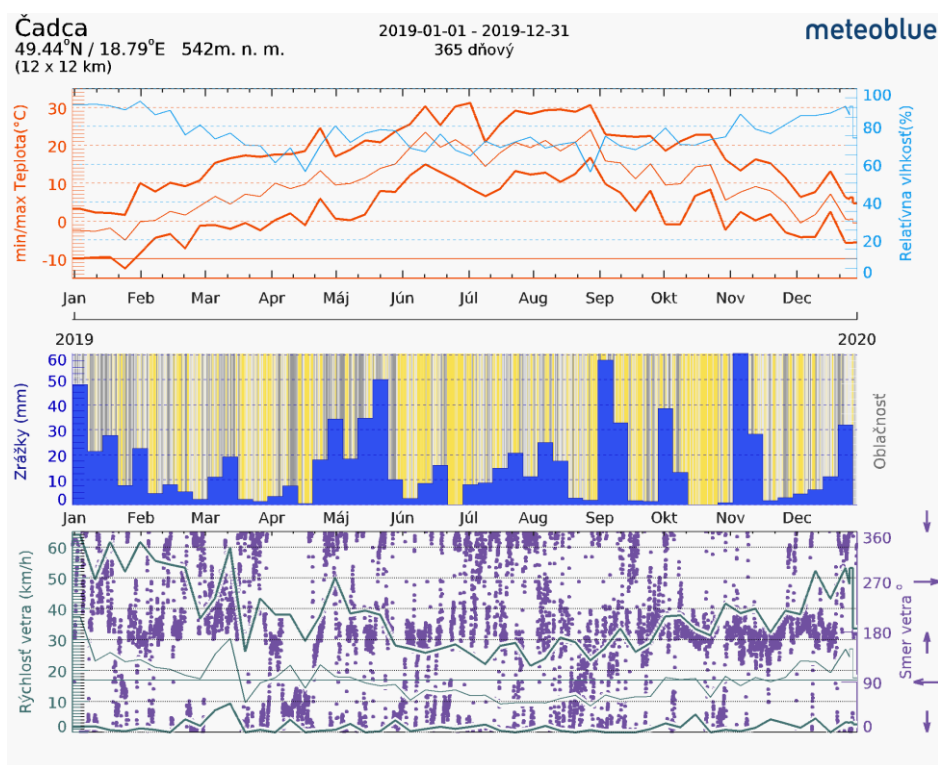
III.6.6 Klimatické pomery

Klimatické pomery dotknutého územia ovplyvňuje orografia územia Kysuckej kotliny s údolím rieky Kysuce.

Značný vplyv na klimatické pomery územia má geografická poloha a nadmorská výška. Klimaticky patrí región Kysúc do mierne teplej až chladnej klimatickej oblasti. Priemerné ročné úhrny zrážok v dolinách dosahujú 850-900 mm, vrcholy pohorí až 1 300 mm. Snehová pokrývka trvá na Kysuciach 100-110 dní v roku pri priemernej výške snehu 30-40 cm, na hrebeňoch Kysuckých Beskyd až 140 dní pri výške 100 cm.

Z hľadiska klimatickogeografických typov (Kočík & Ivanič, 2011) patrí skúmané územie do typu pahorkatinového a vrchovinového, do oblasti mierne teplej, mierne vlhkej, s teplotou v júli nad 16°C, počet teplých dní do 50, ročné úhrny zrážok 700 – 800 mm (obdobie 1961 – 1990).

Podľa klimatickej stanice Čadca je výška priemerných ročných zrážok 867 mm, pričom najvyššie priemerné úhrny zrážok sa vyskytujú v júni a v júli. Maximálne úhrny zrážok sú viazané na mesiace júl a august. Ročná priemerná teplota v oblasti je +6,7 °C, najteplejší je mesiac júl s priemernou teplotou +16,9 °C, najchladnejší január s priemernou teplotou -4,6 °C. Snehová pokrývka sa vytvára od polovice novembra do konca marca. Je však prerušovaná, a preto v priemere len 70-80 dní dochádza k jej trvalému výskytu.



Zdroj: www.meteoblue.com

V súvislosti s prebiehajúcou klimatickou zmenou môžeme do budúcnosti predpokladať v danom území častejší výskyt extrémov v počasí (vo vzťahu k doprave), a to najmä: extrémne úhrny zrážok za krátke časové obdobie (búrky, lejaky), zvýšenie zimných úhrnov zrážok, ktoré pri vhodných teplotných podmienkach môžu predstavovať dočasné zvýšené množstvo snehových zrážok. V letnom období pri očakávaných vysokých teplotách a dlhšie trvajúcich vln horúčav môže byť doprava ovplyvnená kvalitou povrchu vozovky.

Posledná povodňová aktivita bola v okrese Čadca vyhlásená v júli 2020, kedy bol na viacerých vodných tokoch vyhlásený 3. stupeň povodňovej aktivity v dôsledku prívalových dažďov.

III.6.7 Hydrologické pomery

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019; Diaľnica KNM – Oščadnica, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, INGEO-ighp, s.r.o., Žilina, 05/2010)

III.6.7.1 Povrchové vody

Hydrologickú kostru územia tvorí **rieka Kysuca**, ktorá je pravostranným prítokom Váhu. Patrí do úmoria Čierneho mora. Kysuca pramení v Javorníkoch pri Makove (okres Čadca) pri vrchu Hričovce (1 062 m n. m.). V riešenom území sa do Kysuce vlieva Oščadnica, Nemčákov potok, Klimkovský potok, Vlčovský potok, Gundašov potok, Ochodničanka, Podhájsky potok, Bystrica, Drozdov potok, Marušov potok, Lodnianka a mnohé bezmenné prítoky. Zľava pritekajúce prítoky so zdrojmi vody v bradlovom pásme sú väčšie a bohatšie na vodu ako pravostranné prítoky prameniace vo flyšových horninách. Kysuca ústi do Váhu za prielomom v bradlovom pásme v Žiline (326 m n. m.). Dĺžka rieky je 66 km, celkovo odvodňuje plochu 1037,6 km². Relatívne väčšie množstvo zrážok spolu s relatívne nižšou teplotou vzduchu spolu s nižším celkovým výparom spôsobujú pomerne vysokú vodnosť Kysuce.

Vodné toky patria k riekam stredohorskej oblasti so snehovo-dažďovým režimom odtoku. Maximum prietoku majú v apríli. Pokles od letných mesiacov býva prerušovaný miernym zvýšením prietokov v jesenných mesiacoch. Kysuca má významne väčší prietok už v marci v období topenia snehu. Povrchový odtok z povodia Kysuce je vzhľadom na to, že odvodňuje zväčša územie tvorený flyšovými horninami, značne nevyrovnaný. Priemerný ročný prietok Kysuce v Kysuckom Novom Meste predstavuje 17,2 m³/s, špecifický odtok 16,0 l/s/km². V zime býva rieka zamrznutá aj 2-3 mesiace.

V zime 2016/2017 boli zaznamenané extrémne situácie, kedy rieka Kysuca a aj niektoré jej prítoky boli zamrznuté niekoľko týždňov. Rieka Kysuca má charakter horského toku s extrémnymi vodnými stavmi, často divočí. Podľa dlhodobých meraní SHMÚ sa najvyššie vodné stavy a prietoky vyskytujú v marci a apríli v závislosti od času a intenzity topenia sa snehovej pokrývky. Najnižšie vodné stavy a prietoky sa vyskytujú v septembri a októbri. Vzhľadom na vysoké a nerovnomerné zrážkové úhrny v roku, vyskytujú sa v záujmovom území povodne, kedy dochádza k prudkému vzostupu a následne k relatívne rýchlemu znižovaniu vodných stavov a prietokov.

Rieka Kysuca vzhľadom na husté osídlenie v jej okolí vykazuje zhoršenú kvalitu povrchového toku. V dotknutom území sa vyskytuje niekoľko zdrojov znečistenia, hlavne v údolí rieky Kysuce a jej prítokov (pásmový systém osídlenia). Dôvodom znečistenia vôd je nedostatočne vybudovaný systém kanalizácií a čistiarní odpadových vôd. Odpadové vody bez verejnej kanalizácie sú odvádzané do žump, septikov, ale i priamo do recipientov.

Najbližšou väčšou **vodnou plochou** je VN Nová Bystrica, ktorá bola vybudovaná v rokoch 1983 – 1989 a tvorí najrozsiahlejšiu vodnú plochu na Kysuciach s rozlohou 180 ha. Výstavbou boli zatopené obce Harvelka a Riečnica. V súčasnosti zásobuje vodou región Kysuce a Žilinu.

Priamo v trase diaľnice D3 sa nachádza viacero **podmáčaných plôch**, kde najvýznamnejšou je *močarisko s trvalou vodnou plochou v km 33,400 – 33,700 D3 v úseku „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“*. Nachádza sa z pravej strany zrealizovaného ľavého jazdného pruhu D3 a je ochránené proti odvodneniu násypom – hrádzou s vodomerným prepacom cca v úrovni terénu. Podzemná voda je dotovaná zrážkami a z blízkeho prolúviálneho komplexu s mierne napätou HPV s výstupom hladiny po narazení o 0,2 až 1,5 m. Mierne napätú hladinu spôsobujú polohy ílovitých pieskov S5SC, piesčitých ílov F4CS až ílov s vysokou plasticitou F8CH. Hladina podzemnej vody sa nachádza v úrovni cca 0,5-1,2 m p.t.

Inundačné územie rieky Kysuca je podľa § 20 zákona o ochrane pred povodňami č. 7/2010 Z.z. definované ako územie priľahlé k vodnému toku, ktoré je počas povodní zvyčajne zaplavované vodou vyliatou z koryta. Inundačné územie smerom od koryta vodného toku vymedzuje:

- záplavová čiara povodne vo vodnom toku,
- líniová stavba, ktorej účelom alebo jedným z účelov je ochrana pred povodňami, ak zabezpečuje ochranu pred povodňami pre maximálny prietok, ktorý sa dosiahne alebo prekročí priemerne raz za 100 rokov.

V zmysle platnej legislatívy je v inundačnom území možné povoliť dopravné stavby, objekty a zariadenia, ktoré nezhoršujú odtok povrchových vôd, chod ľadov, a ktoré nemôžu zhoršiť kvalitu vody.

V území dotknutom výstavbou diaľnice D3 je možné na základe máp povodňového ohrozenia vymedziť inundačné územia ohraničené záplavovými čiarami v rozmedzí Q_5 až Q_{1000} .

III.6.7.2 Podzemné vody

Podzemné vody paleogénu

Paleogénna flyšová formácia je tvorená ílovcami a pieskovecami v rôznom stupni zvetrania. Litologický charakter flyšovej formácie nevytvára priaznivé podmienky na väčšiu akumuláciu a obeh podzemných vôd. Plytký obeh podzemnej vody je závislý od atmosférických zrážok a sústreďuje sa predovšetkým do pripovrchovej zvetranej zóny a do priepustnejších vrstiev pieskovcov. Ílovce majú funkciu izolátora, ich prítomnosť v zóne zvetrávania a rozvoľnenia znižuje priepustnosť a zvodnenie celého súvrstvia. Pripovrchová zóna rozvoľnenia prebieha s terénom do hĺbky cca 20 – 40 m. Infiltrovaná zrážková voda odteká s povrchom terénu plytko pod povrchom a odvodňuje sa v prameňoch alebo rozptýleným odtokom do povrchových tokov a ich náplavov.

Časť infiltrovaných zrážkových vôd zostupuje do hĺbok a podieľa sa na hlbšom obehu podzemných vôd v pásme tektonického porušenia hornín až pod eróznú bázu. Odvodňované sú skrytými prestupmi do fluviálnych sedimentov povrchových tokov alebo prameňmi na styku pieskovcového komplexu

s ílovitou litofáciou. Časť vôd môže byť drénovaná povrchovými tokmi v miestach, kde tieto toky prerezávajú pieskovcové súvrstvia (Potfaj a kol., 2002).

Celková hrúbka paleogénneho súvrstvia overená v orientačnom prieskume inžinierskogeologickými vrtmi bola v rozsahu od 0,0 m p.t. do 35,0 m p.t.. Hladina podzemnej vody v realizovaných vrtoch bola v paleogénnom súvrství narazená v úrovni 1,3 m p.t. až 22,0 m p.t. Charakter hladiny podzemnej vody je voľný, mierne napätý až napätý, s výtlačnou výškou do 9,4 m.

Podzemné vody kvartéru

Komplex kvartérnych sedimentov v hodnotenom území diaľnice D3 predstavuje zvodnený komplex zastúpený fluviálnymi sedimentmi a komplexom deluviálnych sedimentov. Celková hrúbka kvartérnych sedimentov overená inžinierskogeologickými vrtmi bola v rozsahu od 0,1 m až do 14,4 m. Hladina podzemnej vody v kvartérnych sedimentoch kolíše v závislosti od infiltrovaných atmosférických zrážok, ako aj od úrovne hladiny vody v povrchovom toku Kysuce a jej prítokov. Hladina podzemnej vody v období realizácie prieskumných prác bola vrtnými prácami v kvartérnych sedimentoch narazená v rôznej úrovni, od 0,3 m p.t. až 12,0 m p.t.

Výška a charakter hladiny podzemnej vody sa mení v závislosti na zmenách dynamických zásob v kolektore a od klimatických, hlavne zrážkových pomerov. Charakter hladiny podzemnej vody v kvartérnych sedimentoch je voľný, mierne napätý až napätý, s výtlačnou výškou až do 8,91 m, v závislosti od výskytu slabo priepustných polôh ílov a ílov štrkovitých. V dôsledku filtračnej rôznorodosti horninového prostredia boli vo viacerých vrtoch narazené dva zvodnené horizonty.

Osobitý typ podzemných vôd predstavujú *podzemné vody zosuvných území* (km 35,170 – 36,170 a km 36,640 – 37,020 v úseku Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil), na ktoré sa viažu staré a recentné šmykové plochy zosuvov. Územia zosuvov sú podmäčané s vývermi podzemných vôd. Zamokrené sú päty zosuvov a depresie sú vyplnené nepriepustným ílovitým pokryvom (Panek a kol, 1998). Hladina podzemných vôd v aktívnom zosuvnom území (km 36,640 – 37,020 v úseku Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil) bola zistená v hĺbke 1,0 m pod terénom a hlbší horizont bol zistený v hĺbke 10,8 až 16,7 m pod terénom.

Zamokrené územia

V rámci podrobného IGHP sa v záujmovom území vyčlenili dva typy zamokrených území:

- **Oblasť fluviálnych sedimentov** – v dôsledku nízkej priepustnosti fluviálnych náplavových sedimentov, nachádzajúcich sa na povrchu terénu, sa v rámci fluviálneho komplexu vytvárajú zamokrené územia miestami aj s trvalejšou povrchovou vodou. V rámci trasy diaľnice boli vyčlenené dva typy zamokrenia fluviálneho komplexu – trvalé a dočasné zamokrenie. Trvalo zamokrené územie - jazero cca hĺbky 1,0 m o rozlohe cca 300 x 150 m sa nachádza v úseku Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil v km 33,400 – 33,700. Dočasne zamokrené územia vznikajú len v zrážkovo nadpriemerných obdobiach a pri topení snehovej pokrývky.
- **Oblasť deluviálnych sedimentov** – zamokrené územia majú charakter podmočených oblastí s lokálnymi vývermi podzemnej vody. V úseku Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil je v km 34,600 lokalizované podmočené územie so slabým výverom vody na terén, ktoré je zároveň odvodnené povrchovým rigolom súbežným s D3 do povrchového toku tečúceho pod mostom SO 204-00.

Termálne a minerálne vody

Priamo v trase diaľnice D3 sa nenachádzajú žiadne termálne, ani minerálne pramene. Najbližšie sa nachádzajú v Ochodnici, v Čadci (dva minerálne pramene – Vojtovský a Bukovský) a na vrchu Živčáková. Pramene sú si veľmi podobné svojím zložením s obsahom sírovodíka.

Chránené vodohospodárske oblasti

Do hodnoteného územia budúcej diaľnice D3 zasahuje vodohospodársky chránené územie CHVO Beskydy a Javorníky, ktoré bolo vyhlásené Nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. v marci 1987. Územie, svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd a pri akejkoľvek činnosti musí byť zabezpečená všestranná ochrana povrchových a podzemných vôd a ochrana podmienok

tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie vôd a obnovy ich zásobovania. Činnosti, ktorých vykonávanie je v CHVO zakázané definuje zákon o vodách (364/2004 Z.z.).

Pásma hygienickej ochrany

V okolí projektovanej trasy diaľnice neboli zistené vodárensky využívané vodné zdroje. Spracovateľ podrobného IGHP oslovil Stredoslovenské vodárne a kanalizácie, a.s. k vyjadreniu k pásmam hygienickej ochrany (ich rozsahu, využívaniu vodných zdrojov a následne aj o informácii o kvalite vody v nich). V blízkom okolí navrhovanej trasy diaľnice D3 sa nenachádzajú žiadne pásma hygienickej ochrany, ani vodné zdroje využívané ako zásoba pitnej vody.

Evidované využívané vodné zdroje Krásno nad Kysucou (PHO I., II. a III. stupňa), Oščadnica – Zagraba (PHO I. a II. stupňa), Oščadnica – Dunajcové mláky (PHO I. a II. stupňa) a Čadca – Drahošanka (PHO I. a II. stupňa) sú situované v dostačujúcej vzdialenosti (niekoľko km) a v priaznivej polohe (na vyvýšeninách a mimo toku rieky Kysuca, okrem VZ Krásno nad Kysucou) od plánovanej trasy cesty vzhľadom na prípadné negatívne ovplyvnenie vodných zdrojov výstavbou.

III.6.8 Fauna a flóra

III.6.8.1 Fauna

(prevzaté a upravené z Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Čadca, 12/2013)

V zmysle zoogeografického členenia – terestrický biocyklus je možné hodnotené územie a jeho širšie okolie začleniť do eurosibírskej podoblasti, provincie listnatých lesov, podkarpatský úsek. Podľa typológie tokov Slovenska 2010 patrí rieka Kysuca do pontokaspickej provincie (stredoslovenská) podunajského okresu. Jedná sa o pravostranný prítok Váhu s celkovou dĺžkou 66,3 km. V posudzovanom úseku má charakter podhorskej rieky so štrkovitým dnom, miestami s balvanmi a vystupujúcimi vrstvami sedimentárnych hornín.

Živočíšne spoločenstvá majú charakter západokarpatskej podhorskej a horskej fauny.

Lesy patria k najrozsiahlejším biotopom územia, s prevahou ihličnatých lesov, miestami so zachovalými enklávami jedľových bučín. Medzi typických zástupcov tejto oblasti patria montánne druhy, napriek relatívne nízkym nadmorským výškam sa tu vďaka chladnej klíme vyskytujú aj typické boreomontánne druhy, z bezstavovcov napríklad mäkkýš vrasienka horská (*Discus ruders*), z chrobákov *Nebria rufescens*, *Carabus irregularis*, *Bembidion millerianum*, stavovce sú zastúpené druhmi ako mlok horský (*Triturus alpestris*), ďateľ bielochrbtý (*Dendrocopos leucotos*), tesár čierny (*Dryocopus martius*), bocian čierny (*Ciconia nigra*), tetrov hlucháč (*Tetrao urogallus*), orol skalný (*Aquila chrysaetos*), výr skalný (*Bubo bubo*), sluka lesná (*Scolopax rusticola*), piskor horský (*Sorex alpinus*), plch lesný (*Dryomys nitedula*), los mokradový (*Alces alces*).

Medzi živočíchmi, ktoré sa na území vyskytujú ako pozostatky doby ľadovej, glaciálne relikty, ktoré predstavujú zachovalé ostrovčeky spoločenstiev a druhov, patria druhy ako napríklad ďateľ trojprstý (*Picoides tridactylus*), kuvik kapcavý (*Aegolius funereus*), kuvik vrabčí (*Glaucidium passerinum*), myšovka horská (*Sicista betulina*).

Z endemických druhov, ktoré vznikli v špecifických ekologických podmienkach charakteristických len pre túto Karpatskú oblasť a nikde inde sa nevyskytujú, je potrebné spomenúť beskydsko-karpatský endemit bystrušku lesklú (*Carabus absoletus*), sudetsko-karpatský endemit *Trechus pulchellus*, z ďalších endemitov sa vyskytujú utekáčik zlatý (*Pterostichus pilosus*), utekáčik štíhly (*Abax schuppeli rendschmidtii*), mäkkýš *Bielzia coerulans*, mlok karpatský (*Triturus montandoni*). Veľký význam má územná a druhová ochrana živočíchov v záujmovom území so západnou hranicou rozšírenia na Slovensku, ale i v rámci strednej Európy, medzi ktoré patria veľké šelmy ako medveď hnedý (*Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) a vlk dravý (*Canis lupus*), hodno spomenúť aj výskyt archaických druhov chrobákov – *Thymalus limbatus*, *Melandrya dubia*, *Orchesia undulata* atď..

Osídľovanie severných lesnatých častí uhorského štátu bolo spojené s valašskou kolonizáciou a neskôr kopaničiarskym osídľovaním územia. Klčovaním lesov vznikali pasienky pre salašnícky chov oviec a dobytky. Typická terasová krajina s rozptýlenou krajinou zeleňou bola v minulosti počas socializácie v niektorých oblastiach drasticky zmenená rekultiváciami, na mnohých miestach sa však zachovala

pôvodná krajinná štruktúra. Charakteristické druhy týchto biotopov sú jašterica živorodá (*Lacerta vivipara*), tetrov holniak (*Tetrao tetrix*), strakoš červenochrbtý (*Lanius collurio*), strakoš sivý (*Lanius excubitor*), strakoš červenochrbtý (*Lanius collurio*), prhlaviar červenakavý (*Saxicola rubetra*), prhlaviar čiernohlavý (*Saxicola torquata*), globálne ohrozený európsky druh chrapkáč poľný (*Crex crex*), škovránok poľný (*Alauda arvensis*). Jediný výskyt labtúšky vrchovskej (*Anthus spinoletta*) v okrese Čadca je nad hornou hranicou lesa na lúkach masívu Veľkej Rače. Tetrov holniak (*Tetrao tetrix*) je v posledných rokoch veľmi vzácnym druhom, resp. ho môžeme v súčasnosti považovať za vyhynutého. V minulosti boli známe lokality v oblasti Riečnice a Harvelky na sukcesne zarastajúcich lúkach a hrebeňmi Kysuckej vrchoviny. Výskyt bol zaznamenaný aj v oblasti Oščadnice, Zborova nad Bystricou a Čierneho. Posledné údaje o výskyte o výskyte tohto druhu súz roku 2007 z hrebeňovej časti Javorníkov.

Rieka Kysuca s jej hlavnými prítokmi Bystrica, Predmieranka, Čiernanka a Oščadnica predstavujú prostredie charakteristické pre druhy rak riečny (*Astacus astacus*), hrúz kesslerov (*Gobio kessleri*), ploska pásavá (*Alburnoides bipunctatus*), čerebľa potočná (*Phoxinus phoxinus*) a ďalšie hospodársky významné druhy rýb. Zo stavovcov viazaných na vodné prostredie a priľahlé brehové porasty sa vyskytujú ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*), kalužiak riečny (*Actitis hypoleucos*), kulík riečny (*Charadrius dubius*), hýľ karmínový (*Carpodacus erythrurus*), vodnár potočný (*Cinclus cinclus*), trasochvost horský (*Motacilla cinerea*), dulovnica väčšia (*Neomys fodiens*), dulovnica menšia (*Neomys anomalus*), vydra riečna (*Lutra lutra*) atď..

Významné sú aj mokradné a podmáčané lúky spolu s vodnými plochami. Priamo v riešenom území sa nachádza Močiar pod Oščadnicou, ktorý z hľadiska ornitocenózy je v rámci okresu Čadca najhodnotnejším napriek tomu, že sa jedná o pomerne malé územie o rozlohe len cca 4 ha. Je to jediná lokalita so zisteným hniezdnym výskytom strnádky trstinovej (*Emberiza schoeniculus*).

Vzácné sú aj spoločensvá raka riečneho (*Astacus astacus*), ktorý sa vyskytuje hlavne v oblasti VN Nový Bystrica a jej prítokoch Riečnica a Harvelka, v rieke Bystrica a Čiernanka.

Veľmi zaujímavé a hodnotné sú spoločensvá obojživelníkov so zástupcami druhov ako mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), mlok karpatský (*Lissotriton montandoni*), mlok horský (*Mesotriton alpestris*) a mlok hrebenatý (*Triturus cristatus*). Lokality týchto druhov sú disperzne rozptýlené a viazané na menšie vodné plochy viacero lokalít bolo zistených v k. ú Oščadnica, Nová a Stará Bystrica. Rosnička zelená (*Hylla arborea*) je vzácnym druhom so zistenými lokalitami v povodí rieky Bystrica a v lokalite Močiar pod Oščadnicou.

Najvýznamnejšou lokalitou z hľadiska množstva a reprodukčného významu pre skokana hnedého (*Rana temporaria*) je Močiar pod Oščadnicou, ktorý je tiež biotopom ďalších druhov obojživelníkov a semiterestrických cicavcov ako je napr. vydra riečna (*Lutra lutra*).

Pre región Kysúc je typické súvislé reťazovité osídlenie pozdĺž tokov v pomerne úzkych dolinách. Z významnejších druhov stavovcov boli zistené druhy ako žltouchvost hôrny (*Phoenicurus phoenicurus*), muchár sivý (*Muscicapa striata*), krutohlav hnedý (*Jynx torquilla*), bocian biely (*Ciconia ciconia*), dážďovník tmavý (*Apus apus*), sova lesná (*Strix aluco*), hranostaj obyčajný (*Mustela erminea*), tchor obyčajný (*Putorius putorius*), kuna skalná (*Martes foina*), a pod..

V záujmovom území sa vyskytujú aj viaceré nepôvodné druhy živočíchov. Medzi takéto druhy môžeme zaradiť populáciu daniela škvrnitého (*Dama dama*), ktorý bol na Kysuce introdukovaný ako poľovná zver v 60.-tych rokoch minulého stor. Daniela škvrnitého chovajú aj v chovných zariadeniach v susedstve s genofondovou lokalitou Mokrad' pod Oščadnicou k.ú. Oščadnica. Ďalším nepôvodným druhom trvalo žijúcim na Kysuciach je ondatra pižmová (*Ondatra zibethicus*), ktorej výskyt sledujú pracovníci Správy CHKO Kysuce na lokalite Mokrad' pod Oščadnicou, ktorý je optimálnym biotopom tohto druhu. Predpoklad výskytu je aj na ďalších tokoch v povodí rieky Kysuca. Psík medvedíkovitý (*Nyctereutes procyonoides*) je pravdepodobne na základe pozorovaní poľovníkov, stálym členom fauny Kysúc, aj keď jeho pozorovanie je veľmi náhodné a zriedkavé.

III.6.8.2 Flóra

Z fytogeografického členenia územia Slovenska patrí rastlinstvo študovaného územia do oblasti západokarpatskej flóry (*Carpathicum occidentale*), obvodu západobeskydskej flóry (*Beschidicum occidentale*) a okresu 27 Západobeskydské Karpaty, podokres 27b Javorníky a okresu 28 Západné Beskydy (Futák, J., Atlas SSR, 1980).

Rastlinstvo hodnoteného úseku bolo oddávna silne ovplyvňované činnosťou človeka. Nastal intenzívny výrub lesov s cieľom získať poľnohospodárske a sídelné plochy. Otvorené plochy po holoruboch boli zalesňované smrekovými monokultúrami. V súčasnom vegetačnom kryte prevládajú lesy, pasienky, menej kultúrne lúky a agrocenózy.

Na štrkovitých riečnych terasách lemuje alúviá potokov a riek spoločenstvá krovitých vrb, ktoré tvoria sukcesívny článok v postupnom osídľovaní brehov vodných tokov. Tieto spoločenstvá patria do zväzu *Salicion triandrae* a prelínajú sa s aluviálnymi jelšovými lesmi, ako ich náhradné spoločenstvá. Na alúvia vodných tokov je viazaný aj výskyt aluviálnych jelšových lesov zväzu *Alno-Ulmion* podzväzu *Alnenion glutinosoincanae*, ktoré sú v súčasnosti zastúpené len vo fragmentoch. Potenciálne stanovištia mali v dolnom toku Kysuce jaseňovo-brestové lužné lesy podzväzu *Ulmion*. V existujúcich fragmentoch aluviálnych porastov sa vyskytujú topole, skupiny jelší a stromových vrb. V pahorkatinnom stupni na hlbších pôdach súvislejšie rozšírenie dubovo-hrabové lesy. Ich stanovištia sú v súčasnosti veľmi pozmenené odlesnením, niektoré agrocenózy alebo urbanizované. Zachovalé zvyšky hrabových lesov na strmých svahoch inklinujú skôr k lipovo-javorovým sutinovým lesom. Sutinové javorové lesy podhorských a horských polôh zväzu *Tilio-Acerion* tvoria maloplošné enklávy na kamenistých sutiach. Vzhľadom na extrémne stanovištia sú málo pozmenené a majú stabilizujúcu funkciu.

Reálna vegetácia je oproti prirodzenej rekonštruovanej zmenená predovšetkým dlhodobým procesom synantropizácie, a to veľmi diferencovane podľa dostupnosti reliéfu a postupu osídľovania krajiny.

V rámci dotknutého územia boli identifikované nasledovné prvky vegetácie:

- poľnohospodárske plodiny na orných pôdach, v záhradách a pod.,
- segetálna vegetácia - „burinová“ vegetácia na orných pôdach,
- nelesná drevinová vegetácia - líniová vegetácia pozdĺž tokov, ciest a rozptýlená nelesná drevinová vegetácia,
- sídelná vegetácia - verejná, vyhradená a súkromná zeleň v sídelných útvaroch,
- ruderalná vegetácia - vegetácia na neupravených a nevyužívaných plochách intravilánu a extravilánu obcí so zastúpením synantropných druhov,
- trvalé trávne porasty,
- lesné porasty - v rámci hodnoteného územia a jeho blízkeho okolia ide o súvislé plochy lesných celkov.

V rámci spracovaného DSP, či už v roku 2010 na úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica alebo v roku 2020 na úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, boli spracované dokumentácie inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo lesa (Dopravoprojekt a.s., Bratislava). Dreviny v záujmovom území stavby diaľnice D3 rastú predovšetkým ako rozptýlená krajínotvorná zeleň na svahoch a medziach, pozdĺž vodných tokov, zeleň na stržiach pozdĺž poľných ciest a ovocné stromy v záhradách. Jedná sa predovšetkým o druhy – vrba, jelša, smrek, jaseň, javor, topoľ a pod..

Súčasťou dokumentácie na oba úseky diaľnice D3 boli aj inventarizácie a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu. Na úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica bol prieskum biotopov uskutočnený ešte v roku 2010 (Ulrych, 2010), pričom boli vynechané plochy lesných porastov, ktoré v pred výbere znaky biotopov nevykazovali. Zároveň počas nasledujúcich 10 rokov sa zmenila metodika vyhodnotenia biotopov a aj aktuálne hospodárenie v dotknutom území. Na úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil bol v roku 2020 aktualizovaný prieskum biotopov a nanovo vypracovaná Inventarizácia a ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (Mgr. Barlog, 09/2020), ktoré potvrdili výskyt biotopov európskeho a národného významu v dotknutom území na menšej časti prirodzených štruktúr. Celkovo je týchto štruktúr pomerne veľa, najmä z dôvodu vysokého

podielu starých antropogénnych štruktúr s porastmi drevín na líniiach, lesných porastov, či prirodzených štruktúr v údolí Kysuce. Veľký vplyv na výskyt biotopov má aj aktuálne hospodárenie, ktoré bolo nedávno aktivované na viacerých predtým dlhodobo zanedbaných plochách, alebo je príliš intenzívne, čo má tiež vplyv na absenciu biotopov na plochách, ktoré pri predbežnom výbere znaky biotopov vykazovali. Vzhľadom k zisteniam Ulrycha (2010) na susediacom úseku z posudzovania neboli vynechané plochy lesných porastov, ktoré v pred výbere znaky biotopov nevykazovali.

Biotopy európskeho a národného významu sú bližšie popísané v kap. III.6.9.1 Národná sieť chránených území (podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny).

III.6.9 Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma

III.6.9.1 Národná sieť chránených území (podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny)

Veľkoplošne a maloplošne chránené územia v zmysle zákona o OpaK (Posudzované územie sa nachádza v kompetencii Správy CHKO Kysuce)

Väčšia časť územia, v ktorom je umiestnená trasa diaľnice D3, sa nachádza v **1. stupni územnej ochrany** a nie je súčasťou veľkoplošných, či maloplošných chránených území.

Iba na začiatku úseku Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil je v km 31,700 – 33,150 trasa D3 vedená okrajom chránenej krajinej oblasti **CHKO Kysuce s 2. stupňom územnej ochrany**.

Najbližšími maloplošne chránenými územiami (mimo záujmového územia) sú prírodná pamiatka Vojtovský prameň, prírodná pamiatka Bukovský prameň, prírodná pamiatka Megonky a národná prírodná rezervácia Veľká Rača.

Biotopy chránené v zmysle zákona o OpaK

Z výsledkov spracovaných inventarizácií (*Inventarizácia a spoločenské ohodnotenia biotopov* (Ing. L. Ulrych, 08/2010); *Inventarizácia a spoločenské ohodnotenia biotopov* (Ing. M. Barlog, 09/2020)) vyplýva, že trasa diaľnice D3 zasahuje do viacerých biotopov európskeho a národného významu v zmysle Katalógu biotopov Slovenska (Daphne – Inštitút aplikovanej ekológie; Stanová V. a Valachovič M., Bratislava, 2002).

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ (prevzaté z DSP D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, Ing. L. Ulrych, 08/2010)

Biotopy európskeho významu identifikované v trase	
Ls1.1	Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (91E0*)
Lk1	Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)
Lk5	Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (6430)
Biotopy národného významu identifikované v trase	
Lk10	Vegetácia vysokých ostríc
Kr9	Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ (prevzaté z DSP D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, Mgr. Barlog, 09/2020)

Biotopy európskeho významu identifikované v trase	
Ls1.3	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (91E0*)
Lk1	Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)
Biotopy národného významu identifikované v trase	
Lk3	Mezofilné pasienky a spásané lúky
Lk10	Vegetácia vysokých ostríc
Kr8	Vrbové kroviny stojatých vôd
Kr9	Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch

Druhy chránené v zmysle zákona o OPaK

Na viacerých miestach v riešenom území sa potvrdil výskyt chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov (mokrad' Pod Oščadnicou, Breziny II, Jelšiny pri Oščadnici, lokality s výskytom podmäčianých vrbových krovín). Slúžia aj ako významné reprodukčné lokality obojživelníkov a refúgium vtáctva. Sú habitatom viacerých aj chránených druhov: mlok hrebenatý (*Triturus cristatus*), mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), skokan štíhly (*Rana dalmatina*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), vretenica severná (*Vipera berus*), jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), vydra riečna (*Lutra lutra*), kačica chrpľavá (*Anas querquedula*), kačica chrapkavá (*Anas creca*), kačica lyžičiarka (*Anas clypeata*), potápač veľký (*Mergus merganser*), sliepočka zelenonohá (*Gallinula chloropus*), lyska čierna (*Fulica atra*), potáпка hnedá (*Tachybaptus ruficollis*), volavka biela (*Ardea cinerea*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*), bocian čierny (*Ciconia nigra*), bocian biely (*Ciconia ciconia*), strnádka trstinová (*Emberiza schoeniclus*), vydra riečna (*Lutra lutra*) a bobor eurázijský (*Castor fiber*). V Jelšinách pri Oščadnici bol zaznamenaný výskyt chráneného druhu ľadenec barinný (*Lotus uliginosus*), či plavúň obyčajný (*Lycopodium clavatum*), ostrica žltá (*Carex flava* agg.).

Mokrade chránené v zmysle zákona o OPaK

Trasa diaľnice D3 zasahuje do mokradí v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, kde je mokradou územie s močiarimi, slatinami alebo rašeliniskami, vlhka lúka, prírodná tečúca voda a prírodná stojatá voda, vrátane vodného toku a vodnej plochy s rybníkmi a vodnými nádržami.

Vo vyjadrení ŠOP, RCOP v Námestove, Správa CHKO Kysuce č. CHKOKY 354/2011 (zo dňa 25.07.2011) k DÚR stavby „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov 2. profil“ je charakterizovaná významná genofondová lokalita – **mokrad' Pod Oščadnicou** (GLf124) navrhovaná na ochranu (zachovanie) jazierka a okolitých podmäčianých bylinných a krovitých spoločenstiev, s výskytom chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov ako významná reprodukčná lokalita obojživelníkov a refúgium vtáctva. V stanovisku ŠOP, RCOP v Námestove, Správa CHKO Kysuce č. CHKOKY 241/2019_002_PD (14.10.2019) k spracovávanému DSP je uvedené, že predmetná GL je habitatom nasledovných chránených druhov: mlok hrebenatý (*Triturus cristatus*), mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), skokan štíhly (*Rana dalmatina*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), vretenica severná (*Vipera berus*), jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), vydra riečna (*Lutra lutra*), kačica chrpľavá (*Anas querquedula*), kačica chrapkavá (*Anas creca*), kačica lyžičiarka (*Anas clypeata*), potápač veľký (*Mergus merganser*), sliepočka zelenonohá (*Gallinula chloropus*), lyska čierna (*Fulica atra*), potáпка hnedá (*Tachybaptus ruficollis*), volavka biela (*Ardea cinerea*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*), bocian čierny (*Ciconia nigra*), bocian biely (*Ciconia ciconia*), strnádka trstinová (*Emberiza schoeniclus*).

Vo vyjadrení OÚ ŽP Čadca č. ŽP-2012/00924-2/EA17 (zo dňa 03.08.2012) k DÚR stavby „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ je konštatované, že navrhovaná stavba zasahuje do biotopov, genofondových lokalít a mokradí, ktoré sú viazané prevažne na lokality inventarizácie biotopov európskeho a národného významu. Z genofondových a mokradných lokalít sa v trase stavby nachádzajú nasledovné lokality:

- **Breziny II (GLf71)** – vegetácia vysokých ostríc, po okrajoch s porastmi vrb a osík. Genofondová lokalita výskytu obojživelníkov.
- **Jelšiny pri Oščadnici** – vrbové kroviny a jelšiny pod lesom v Oščadnici. Nová genofondová lokalita – Vysokobylinné mokrade v prielukách s kosatcom žltým (*Iris pseudacorus*) a chráneným ľadencom barinným (*Lotus uliginosus*). Významné liahnište a refúgium chránených obojživelníkov: mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), skokan hnedý (*Rana temporaria*).
- **Lokality s výskytom podmäčianých vrbových krovín**, ktoré sú významné pre hniezdenie vtáctva (Horné Vežiská).

III.6.9.2 Európska sieť chránených území (Natura 2000)

Navrhované „Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ zasahujú do vyhláseného územia európskeho významu **SKÚEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou**, ktoré bolo vyhlásené Opatrením MŽP SR č.1/2017 zo dňa 07.12.2017, ktorým sa mení a dopĺňa výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14.07.2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. Rozprestiera sa na ploche 44,890 ha a zasahuje do k.ú. Horelica, Krásno nad Kysucou a Oščadnica.

Vyhlásené bolo na ochranu biotopov: 6430 – Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpského stupňa; 91E0 – Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a druhov: hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), plž zlatistý (*Sabanejewia aurata*), vydra riečna (*Lutra lutra*).

Najbližšími ďalšími územiami európskeho významu sú **SKÚEV0831 Zemanovská sihla**, **SKÚEV0834 Ľadonhora** a **SKÚEV0836 Zákopčianske lúky**, ktoré boli taktiež vyhlásené Opatrením MŽP SR č.1/2017 zo dňa 07.12.2017. Vzdialené sú minimálne 3200m od navrhovanej stavby diaľnice D3.

Najbližšími chránenými vtáčimi územiami sú **SKCHVÚ Horná Orava** a **SKCHVÚ Malá Fatra**, ktoré sú však v dostatočnej vzdialenosti (niekoľko desiatok km) od predmetnej diaľnice D3 v navrhovaných úsekoch.

V čase spracovania tohto Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti nebolo vypracované Primerané posúdenie zámeru na sústavu Natura 2000 pre celú trasu diaľnice D3, aby sa plnohodnotne posúdili vplyvy jednotlivých úsekov diaľnice D3 na územia Natura 2000, ale aj ich kumulatívne vplyvy a integrita v kontexte celého územia Kysúc a jeho medzinárodného prepojenia. Pretože veľké šelmy migrujú nielen medzi orografickými celkami a chránenými územiami Slovenska (CHKO Kysuce, SKUEV0288 Kysucké Beskydy, SKUEV0834 Ľadonhora, SKUEV0642 Javornický hrebeň, SKUEV0102 Čertov, SKUEV0657 Malý Polom), ale aj Poľska (Beskid Żywiecki PLH240006) a Českej republiky (Byskydy CZ0724089). Z tohto pohľadu je dôležitý obsah Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín: Čl.10: „Členské štáty sa usilujú tam, kde to považujú za potrebné, vo svojej politike územného plánovania a rozvoja, a najmä z hľadiska zlepšenia ekologickej koherencie sústavy Natura 2000, o podporu riadenia krajinných prvkov, ktoré majú hlavný význam pre divokú faunu a flóru. Takéto vlastnosti sú tie, ktoré sú charakterom svojej lineárnej a súvislej štruktúry (ako sú rieky s ich brehmi alebo tradičné systémy označovania hraníc polí) alebo svojou funkciou odrazových mostíkov (ako sú rybníky alebo malé lesy) dôležité pre migráciu, rozptýlenie a genetickú výmenu voľne žijúcich druhov.“

III.6.9.3 Medzinárodná sieť chránených území

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Taktiež nie je v prekryve s regionálne a lokálne významnými mokraďami uvedenými v prehľade mokradí na stránke ŠOP SR. (<http://www.sopsr.sk/cinnost/biotopy/mokrade/MokrSlov/prehladokresy.htm>)

III.6.9.4 Chránené stromy

Predmetná stavba diaľnice D3 v úsekoch Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil nie je v dotknutom území v kolízii so žiadnym chráneným stromom.

III.6.10 Územný systém ekologickej stability

(prevzaté z Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Čadca, SAŽP, 12/2013; Migračná štúdia D3 Oščadnica – Čadca Bukov, 2. polprofil, HBH projekt s.r.o., Bratislava, 08/2020; Aktualizácia prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresov Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto Čadca, SAŽP, 12/2006)

Dolina Kysuce je tiež súčasťou tzv. Sliezskej cesty pre šírenia niektorých druhov živočíchov. Celkovo sa dotknuté územie nachádza v ekologicky stredne stabilnom priestore (Atlas krajiny SR, 2002).

V území dotknutom výstavbou diaľnice D3 v úsekoch Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, ale aj v širšom okolí, sa z prvkov ÚSES nachádzajú podľa platného RÚSES okresu Čadca (2013) a Aktualizácie prvkov RÚSES okresov Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto (2006):

- **Nadregionálny biokoridor NRBk II (Kysuca – Čierňanka)** – hydrický biokoridor, ktorý vedie od Váhu riekou Kysuca cez Kysucké Nové Mesto, Čadcu až po Svrčinovec potokom Čierňanka. Spája množstvo regionálnych hydrických biokoridorov (tiež niektorých terestrických). Prepája povodie Váhu, rozvodie Moravy a Visly. Umožňuje pohyb hydrických a semiterestrických živočíchov. Narušený je reguláciou toku od Kysuckého Lieskovca po Dunajov. Celý tok Kysuce tvorí špecifický hydrický ekosystém jednotného ekologického kontinua, na ktorý sa viažu nielen hydrické, ale i terestrické spoločenstvá. Z pohľadu akvatického prostredia predstavuje rieka Kysuca až po Čadcu bezbariérový tok, kde môžu ryby voľne migrovať na svoje neresiská. Kysucu a jej prítoky využívajú na neres aj populácie z Váhu, kde už boli migračné ťahy výrazne obmedzené fragmentáciou a úpravou toku (tzv. vážska kaskáda), pričom hneď pod sútokom Kysuce s Váhom sa nachádza VN Hričov, ktorá tvorí pre ryby nepriechodnú bariéru. Lokálne populácie z úseku Váhu nad VN Hrušov však do Kysuce stále tiahnu a prirodzene sa tam neresia. Medzi výrazných neresových migrantov patrí napr. podustva severná, nosáľ sťahovaný, pstruh potočný a i.. Dĺžka neresových ťahov je druhovo špecifická a závislá predovšetkým od ponuky vhodných neresových habitatov. Rieka Kysuca svojim charakterom poskytuje vhodné podmienky na neres väčšine zaznamenaných druhov rýb (hlavne kaprovitých), niektoré citlivejšie druhy (pstruh, hlaváčka) však migrujú vyššie proti prúdu a neresia sa v chladnejších prítokoch (napr. Bystrica, Čiernianka a i.). Je veľmi dôležité zachovanie riečneho kontinua bez nepriechodných alebo selekčných bariér, ktoré by bránili živočíchom v migrácii.
- **Regionálny biokoridor RBk II** – spája biocentrá NRBC1, RBc1, RBc 15, RBc 9, RBc 13. Tvorený je prevažne lesnými ekosystémami a lúčnymi priestormi, vrátane spoločenstiev ekotonu. Vedie sčasti hrebeňom Javorníkov. Umožňuje pohyb terestrických živočíchov. Predstavuje prepojenie s okresom Žilina. Lokalizovaný je na rozhraní k.ú. Horelica a Oščadnica.
- **Regionálny biokoridor RBk VI** – hydricko-terestrický biokoridor vedúci riekou Bystrica. Umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov. Svojimi brehovými porastmi vytvára vhodné refúgiá pre hniezdiace druhy a terestrické i semiterestrické živočíchy.
- **Provinciálne biocentrum Vychylovka – Harvelka – Riečnica (PBc1)** – nadväzujúce na lesné komplexy v Poľsku. Je tvorené mozaikou lesných spoločenstiev zmiešaných porastov kyslých bučín, smrekových a jedľovo-smrekových lesov s výskytom druhu *Blechnum spicant* (rebrovka rôznoлистá), lipovo-javorových sutinových lesov, lúčnych biotopov a slatín, v rôznom štádiu sukcesie vegetácie, s výskytom chránených a ohrozených druhov flóry, krajina je tvorená prirodzenými až poloprirodzenými prvkami s malým ovplyvnením, plní významné ekologické funkcie.
- **Nadregionálne biocentrum Veľká Rača (NRBC3)** – je tvorené vhodných drevinovým zložením prevažne bukových a jedľovo-bukových kvetnatých lesov, s menšími časťami kyslomilných bukových lesov a javorovo-bukových horských lesov, lipovo-javorových sutinových lesov, s výskytom druhu *Blechnum spicant* (rebrovka rôznoлистá), nadväzujúcich na komplexy lesných spoločenstiev v Poľsku, s výskytom horských prvkov, horských lúk a pasienkov. Na tieto biotopy sa viažu aj rastlinné horské prvky, toky sú sprevádzané horskými jelšami s výskytom populácie chráneného druhu *Matteuccia struthiopteris* (perovník pštrosí). Biocentrum plní významné ekologické funkcie.
- **Nadregionálny biokoridor NRBk I** – terestrický, spája NRBC Veľký Javorník, NRBC Malý Polom, NRBC Veľká Rača a Nebeč NRBC Vychylovka-Harvelka-Riečnica. Vedie po severozápadnej a severnej hranici SR hrebeňom Javorníkov, Moravskosliezskych Beskýd, Jablunkovského Medzihoria, Kysuckých Beskýd, pokračuje do okresu Dolný Kubín smerom na Oravské Beskydy. Je tvorený mozaikou prevažne lesných a menej lúčnych spoločenstiev, miestami prerušovaný cestnými ťahmi. Umožňuje pohyb všetkých suchozemských stavovcov a ostatných zložiek bioty viazaných na terestrické prostredie. Umožňuje prepojenie na Poľsko, Moravu Oravu a Žilinu.

- *Nadregionálny biokoridor Škorča –Tábor – Skáčkova hora – Obelec (NRBk 3c)* – terestrický biokoridor, mozaika lesných a nelesných porastov, vysoká biodiverzita, umožňuje prechod všetkým skupinám živočíchov, prepája množstvo regionálnych biocentier.
- *Regionálne biocentrum Škorča - Tábor (RBc13)* – je tvorené mozaikou lesných komplexov ihličnatých a zmiešaných lesov, zvyškami aluviálnych porastov, slatinnými lúkami, prielukami a mokradami. Biocentrum plní významné ekologické funkcie.
- *Regionálne biocentrum Skáčkova hora - Obelec (RBc14)* – je tvorené prevažne zmiešanými a listnatými lesmi v pramenných oblastiach potokov. Extenzívne obhospodarované lesné komplexy prechádzajú do terasovitej krajiny s medznou zeleňou. Biocentrum plní významné ekologické funkcie.
- *Regionálne biocentrum Gorilova kykuľa (RBc5)* – je tvorené mozaikou lesných porastov jedľovo-bukových kvetnatých lesov, s vyšším zastúpením smreka, horských jelšových brehových porastov, sekundárnych lúčnych a pasienkových spoločenstiev v rôznom štádiu sukcesie vegetácie, slatinných lúk s ohrozenými druhmi rastlín i orchideí. Biocentrum plní významné ekologické funkcie.
- *Regionálne biocentrum Raková – Vlčov – Blažková – Chotárny kopec (RBc9)* – je tvorené mozaikou lesných porastov s vyšším zastúpením smreka, v pramenných oblastiach potokov, sekundárnych lúčnych a pasienkových spoločenstiev v rôznom štádiu sukcesie vegetácie, s výskytom vresu, s ohrozenými rastlinnými druhmi. Biocentrum plní významné ekologické funkcie.
- *Regionálne biocentrum Javorské (RBc13)* – je tvorené mozaikou ihličnatých i zmiešaných lesných porastov jedľovo-bukových kvetnatých s dobrou zmladzovacou schopnosťou, fragmentom javorových sutinových lesov s výskytom ohrozených a chránených druhov rastlín.
- *Regionálne biocentrum Vyšné Vane (RBc14)* – je tvorené mozaikou ihličnatých i zmiešaných lesných porastov jedľovo-bukových kvetnatých s prímiesou borovice, sekundárnych extenzívne využívaných lúk a pasienkov v rôznom štádiu sukcesie vegetácie.
- *Regionálny biokoridor RBk V* – hydricko-terestrický biokoridor, vedúci riekou Kysucou od Makova až po Čadcu. V mnohých častiach znečistený nelegálnymi skládkami odpadu. V brehových porastoch sa vyskytujú invázne druhy rastlín, netýkavka žliazkatá, krídlatka japonská a boľševník obrovský. V hornej časti toku bolo pozorované rozširovanie sumachu páľkového. Umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov. Zachovalé porasty vytvárajú vhodné refúgia pre hniezdiace druhy a terestrické a semiterestrické živočíchy.
- *Regionálny biokoridor RBk VIII* – hydricko-terestrický biokoridor vedúci Čierňankou, napájajúci sa na nadregionálny hydrický biokoridor NRBk II. Umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov. Zachovalé porasty vytvárajú vhodné refúgia pre hniezdiace druhy a terestrické a semiterestrické živočíchy.

Pozn. čiernou kurzívou sú označené priamo dotknuté prvky ÚSES.

Významný krajinný prvok je v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny definovaný ako časť územia, ktorá *utvára charakteristický vzhľad* alebo prispieva k jej *ekologickej stabilite*, najmä les, rašelinisko, brehový porast, jazero, mokraď, rieka, bralo, tiesňava, kamenné more, pieskový presyp, park, aleja. Medzi krajinné prvky prispievajúce k ekologickej stabilite patria aj miesta evidované ako genofondové lokality. Aj keď tu neplatí vyšší stupeň územnej ochrany, je potrebné chrániť ich z dôvodu výskytu chránených druhov bioty a národných alebo európsky významných biotopov. V záujmovom území sa nachádza viacero genofondových lokalít, ktoré sú podľa k.ú. uvedené v nasledujúcej tabuľke:

k.ú.	názov	Popis lokality
Zoologické genofondové lokality		
Oščadnica	GLz4 Kvasnicovo očko	Vo6, Mezo – až eutrofné poloprirodzené a umelé vodné nádrže so stojatou vodou s plávajúcou alebo ponorenou vegetáciou
	GLz5 Hanzlov mláky I.	Ls1.3, Br6 Mokradné spoločenstvá s výskytom vzácných a ohrozených druhov obojživelníkov a plazov (<i>Rana temporaria</i> , <i>Natrix natrix</i>)

k.ú.	názov	Popis lokality
	GLz6 Hanzlov mláky II.	Vo6 Spoločenstvá stojatých vodných plôch s výskytom vzácných a ohrozených druhov obojživelníkov a plazov (<i>Rana temporaria</i> , <i>Natrix natrix</i>)
	GLz29 Zanka	Globálne ohrozené druhy vtáctva (Chrapkáč poľný)
	GLz30 Magura – Tertež	Biotopy vzácných ďatlovcov
	GLz31 Hanzlov – horáreň	Biotop obojživelníkov
	GLz32 Breziny	Mokrade s krovinami medzi komunikáciami, biotop obojživelníkov
	GLz56 Hrbovec	Globálne ohrozené druhy vtáctva (chrapkáč poľný)
	GLz59 Lesopark Oščadnica a okolie	Refúgiá ornitofauny
Oščadnica; Čadca – Horelica	GLz57 Javorské	Výskyt veľkých šeliem (rys ostrovid, vlk dravý, medveď hnedý)
Čadca – Horelica	GLz58 Bryndárovci	Biotopy ohrozených druhov poľovnej zveri, dravcov a sov
Krásno nad Kysucou	GLz 62 Rakovka – záver potoka	Významné spoločenstvá vtáctva v závere doliny (lesy)
	GLzf 63 Vlčkov I	Lokality ohrozených druhov hmyzu, extenzívne pasienky so sukcesiou vresu
	GLz 64 Jelšiny pri stanici	Biotopy obojživelníkov, vodné vtáctvo
Botanické genofondové lokality		
Oščadnica	GLf118 Oščadnica – Rieky	Ls1.4, Kr9, Zvyšok aluviálnych porastov s ohrozenými druhmi (<i>Matteuccia struthiopteris</i>)
	GLf119 Lalíky, pri údolnej stanici	Ra6, Lk6, Slatinné a podmáčané lúky (<i>Epipactis palustris</i> , <i>Eleocharis quinqueflora</i>)
	GLf120 Pod Tertežou	Ra3, Lk6, Lk3, Rašelinisko, podmáčané lúky (<i>Dactylorhiza majalis</i> , <i>Valeriana simplicifolia</i>)
	GLf121 Tichá dolina	Lk6, Lk5, Ra3b, Aluviálne lúky a slatiny s hor.druhmi (<i>Menyanthes trifoliata</i> , <i>Senecio subalpinus</i>)
	GLf122 Bočná Tichá	Lk5, Lk6, Ls1.3, Aluviálne porasty, Vysokobylinné mokrade (<i>Doronicum austriacum</i> , <i>Filipendula ulmaria</i>)
	GLf123 Marguška	Tr8b, Lk3, Horské psicové porasty vedľa zjazdovky (<i>Dactylorhiza fuchsii</i> , <i>Poa chaixii</i>)
Čadca – Horelica	GLf124 Pod Oščadnicou	Lk5, Lk6, Lk10, Porasty ostríc, vysokobylinné mokrade (<i>Gladiolus imbricatus</i> , <i>Lotus uliginosus</i>)
Krásno nad Kysucou	GLf 66 Sútok Kysuce s Bystricou	Ls1.3, Lk3, Lužné porasty Kysuce, <i>Matteuccia struthiopteris</i> , <i>Aquilegia vulgaris</i>
	GLf 67 Vlčov I	Kr1, Kr3, Lk3, Sukcesné porasty borievok, vresoviská, <i>Platanthera bifolia</i> , <i>Lycopodium clavatum</i>
	GLf 68 Vlčov II	Lk3, Tr8, Kr1, Pasienkové porasty, iniciál. štádiá vresovísk, <i>Platanthera bifolia</i> , <i>Lycopodium clavatum</i>
	GLf 69 Mokrade pri cintoríne	Lk6, Lk5, Ra3b, Podsvahové slatiny s chránenými druhmi, <i>Menyanthes trifoliata</i> , <i>Dactylorhiza majalis</i>
	GLf 70 Jozefíkov	Ra3, Lk6 Zvyšky rašeliniska pri Kalinove, <i>Menyanthes trifoliata</i> , <i>Lotus uliginosus</i>
	GLf 71 Breziny II	Lk10, Lk5, Lk6, Vysokobylinné Podmáčané spoločenstvá, <i>Lotus uliginosus</i> , <i>Carex flava agg.</i>
Kysucký Lieskovec	KM7 Horné Vežiská	Slatinné lúky, podmáčané lúky, porasty vysokých ostríc. <i>Carex diandra</i> , <i>C.rostrata</i> , <i>Iris</i>

k.ú.	názov	Popis lokality
		<i>pseudacorus</i> , <i>Menyanthes trifoliata</i> , <i>Dactylorhiza majalis</i>
Kysucký Lieskovec, Povina	KM16 Aluviálne porasty pod Škorčou	Komplex aluviálnych lúk, podmáčaných lúk, porastov vysokých ostríc (Lk6,7,Lk10), slatinných lúk (Ra3), pri potoku podhorských jelšín a krovitých vrbín. Lúčne porasty za železničnou traťou bývajú v jarom období zaplavené. <i>Epipactis palustris</i> , <i>Valeriana simplicifolia</i> , <i>Cyperus fuscus</i> , <i>Alopecurus pratensis</i> .

Zdroj: Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Čadca, SAŽP, 12/2013; Aktualizácia prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresov Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto Čadca, SAŽP, 12/2006

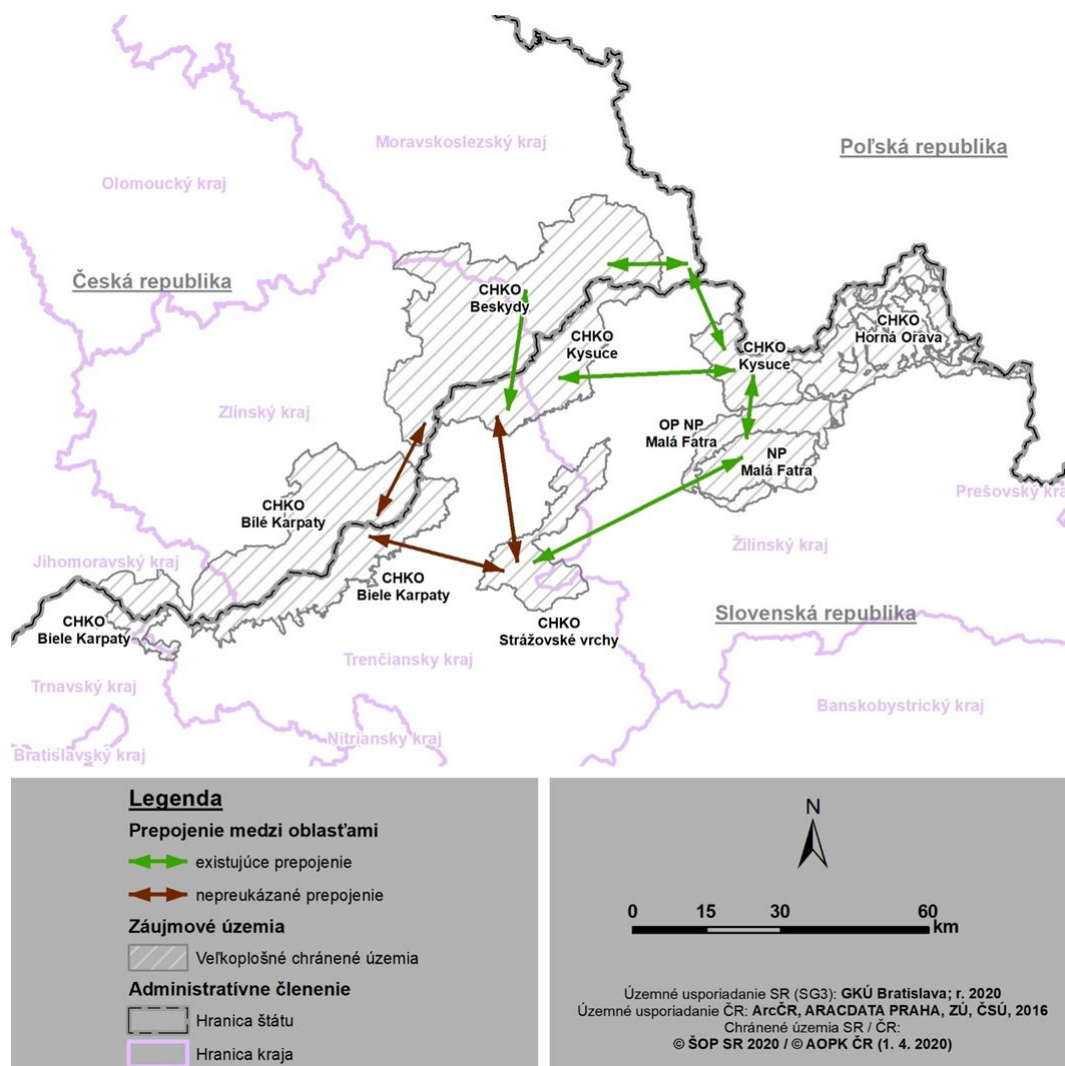
Významné migračné koridory

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca Bukov, 2. polprofil, Migračná štúdia, HBH projekt s.r.o., Bratislava, 08/2020)

Migračná štúdia nie je súčasťou DSP úseku Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, nakoľko v čase prípravy projektovej dokumentácie nebolo požadované jej vypracovanie.

Migračná štúdia bola vypracovaná iba pre úsek Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca Bukov, II. profil.

Nasledujúci obrázok zobrazuje existujúce prepojenie (zelené šípky) a nepreukázané prepojenie (čierne šípky) medzi oblasťami v širšom riešenom území, ktoré boli doložené monitoringom územia v rámci projektu CZ/SK Interreg :



Zdroj: Migračná štúdia D3 Oščadnica – Čadca Bukov, 2. polprofil, HBH projekt s.r.o., Bratislava, 08/2020

V rámci spracovanej *Migračnej štúdie* boli v dotknutom území a jeho širšom okolí identifikované nasledovné migračné koridory:

Živočíchy kategórie A (jelen lesný, medveď hnedý, rys ostrovid, vlk dravý)

V rámci karpatského oblúku je širšie územie Kysúc západným okrajom areálu rozšírenia veľkých šeliem. Pre ich šírenie (konektivitu) ďalej na sever a západ k susedným veľkoplošne chráneným územiám CHKO Beskydy (Česká republika) a Żywiecki Park Krajobrazowy (Poľsko) je zásadné udržať údolie rieky Kysuca pre tieto druhy adekvátne priepustné.

Širšie okolie plánovanej diaľnice D3 predstavuje vhodné prostredie pre živočíchy kategórie A. Všetky tri druhy veľkých šeliem sa v tomto území historicky, aj recentne, nachádzajú o čom svedčia viaceré dostupné údaje, aj údaje zozbierané pre potreby migračnej štúdie. Všeobecne možno konštatovať, že migrácie živočíchov skupiny A prebiehajú v smere S – J pozdĺž rieky Kysuca a v smere Z-V v posledných nezastavaných úsekoch údolia rieky Kysuca. Tento fyzicky aktuálny stav vystihujú aj prvky RÚSES, rovnako z pohľadu hydrických, aj terestrických, biokoridorov.

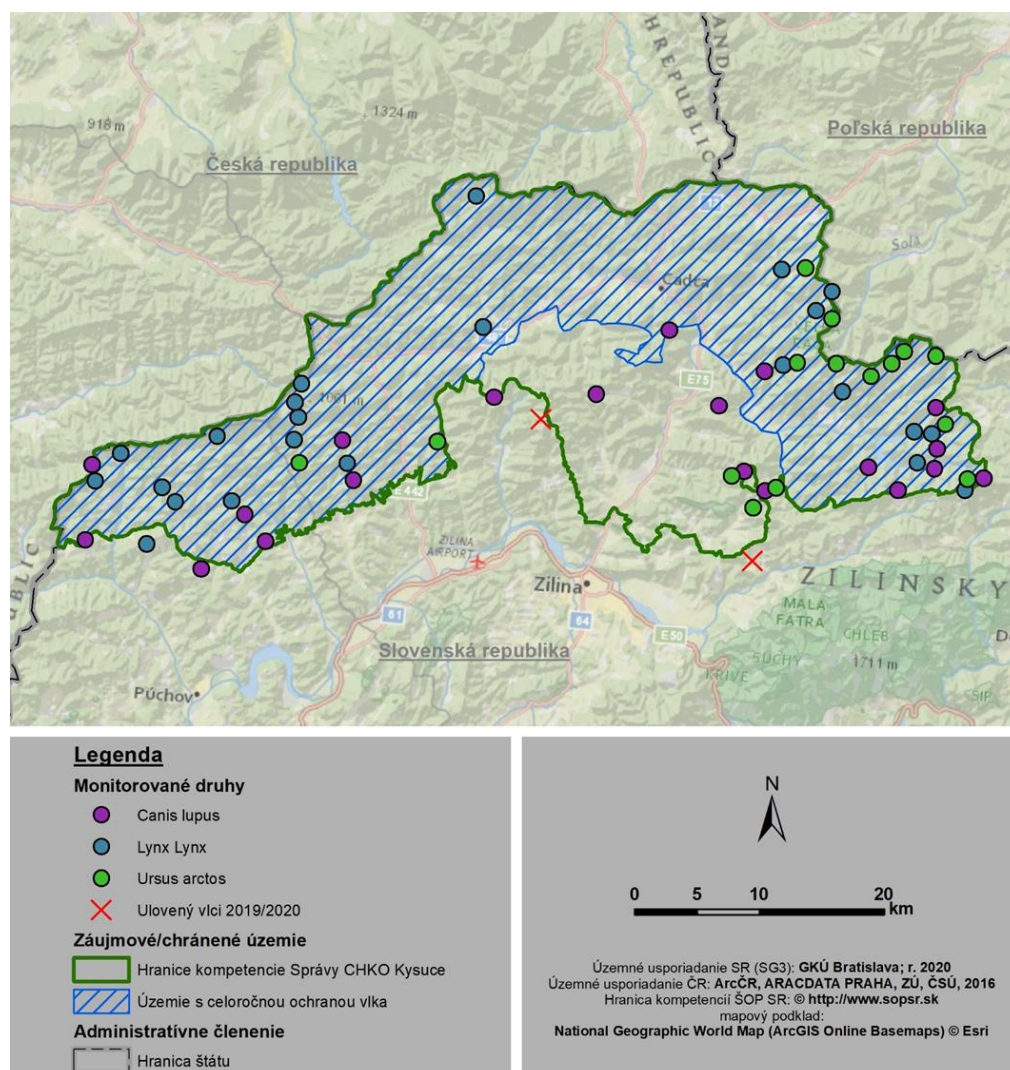
Posledná správa z veľkoplošného monitoringu veľkých šeliem v územnej pôsobnosti CHKO Kysuce (ŠOPSR, SCHKO Kysuce, 2020) udáva objektívne zhodnotenie rysej populácie nasledovne: „V orografických celkoch Kysucké Beskydy, Kysucká vrchovina a časť Oravskej Magury bolo v zimnom období zistených 13 samostatných jedincov rysa ostrovida, z toho dve vodiace samice, obe s tromi mláďatami a jedna vodiaca samica s jedným mláďaťom“. V orografickom celku Javorníky bolo zistených 7 dospelých rysov. Väčšina z nich sa viac, či menej pohybuje tak na Slovensku, ako aj na Morave (presah domovských okrskov). Aktuálne v zimnom období bola zistená v predmetnom území len jedna vodiaca samica „Hermína“ s tromi mláďatami. V Moravsko-sliezskych Beskydách sa s presahom na Slovensko pohybuje rysica „Kornélia“ s troma mláďatami a dva dospelé samce.“

Z pohľadu populácie medveďov, je recentne v územnej pôsobnosti Správy CHKO Kysuce zistených 12 subadultných a adultných jedincov a 10 mláďat, pričom mohlo ísť aj o tie isté jedince.

Populáciu vlkov v západnej (Javorníckej) územnej pôsobnosti tvoria dve svorky po troch jedincoch, jedna dvojica vlkov a dva samostatne sa pohybujúce jedince. Vo východnej časti územnej pôsobnosti Správy CHKO Kysuce (Kysucká vrchovina) je zaznamenaná jedna svorka o počte 6 jedincov, dve svorky o počte 3 jedincov, z toho jedna v Kysuckej vrchovine, druhá z nich sa pohybovala na hraniciach medzi CHKO Kysuce a CHKO Horná Orava. V blízkosti hraníc s Poľskom v Kysuckých Beskydách bola zaznamenaná dvojica vlkov. V území boli stopované aj dva samostatne sa pohybujúce jedince, oba v Kysuckej vrchovine.

Jelenia zver sa podľa Poľovníckej ročenky za rok 2019 vyskytovala v počte 1061 jedincov (JV – Javorníky II), 1302 jedincov (JVI – Slovenské Beskydy) a 1221 jedincov (JVII – Oravská Magura). Škody spôsobené dopravnými prostriedkami na živočíchoch v spomínaných poľovných oblastiach za rok 2019 podľa Poľovníckej ročenky predstavovalo 97 jedincov jeleňa.

Výsledky zimného monitoringu šeliem za rok 2019/2020



Zdroj: Migračná štúdia D3 Oščadnica – Čadca Bukov, 2. polprofil, HBH projekt s.r.o., Bratislava, 08/2020

Živočíchy kategórie B (diviak lesný, srnec lesný, zajac poľný)

Živočíchy kategórie B sú biotopovo, aj migračne, menej náročné na kvalitu prostredia v porovnaní s cicavcami v kategórii A. Vhodný biotop pre kategóriu B je v tomto prípade zhodný s vhodným biotopom pre kategóriu A. Navyše kategória B jednoduchšie preniká a využíva aj ostatné časti krajiny, kde sú mierne rušivé ľudské vplyvy – živočíchy tejto kategórie sa dostávajú bližšie k ľudským obydliam a využívajú vo väčšej miere aj poľnohospodársku krajinu. Všeobecne možno konštatovať, že migrácie živočíchov skupiny B prebiehajú v smere S – J pozdĺž rieky Kysuca a v smere Z-V v posledných nezastavaných úsekoch údolia rieky Kysuca.

Podľa Poľovníckej ročenky za rok 2019 sa v poľovnej oblasti JV – Javorníky II vyskytovalo 1523 srncov, 598 diviakov a 493 zajacov; v oblasti JVI – Slovenské Beskydy 1453 srncov, 386 diviakov a 271 zajacov a v oblasti JVII Oravská Magura 1093 srncov, 567 diviakov a 76 zajacov.

Škody spôsobené dopravnými prostriedkami na živočíchoch v spomínaných poľovných oblastiach za rok 2019 podľa Poľovníckej ročenky predstavovalo 348 srncov, 65 diviakov a 7 zajacov.

Živočíchy kategórie C (bobor európsky, mačka divá, vydra riečna, jazvec lesný, liška hrdzavá, kuna skalná, kuna lesná, šakal zlatý)

Základným typom migrácie je lokálna migrácia, ktorá zahŕňa cesty medzi zdrojmi potravy, vodou a rôznymi časťami obývaného teritória. Počítať je nutné tiež s migráciami osamostatňujúcich sa mláďat, ktoré hľadajú nové voľné teritória. Pri miestnych populáciách je možné očakávať adaptáciu na

konkrétne podmienky. Tieto druhy nie sú príliš citlivé na rušivé antropogénne vplyvy, vyskytujú sa i v blízkosti mestských aglomerácií a priemyselných objektov.

K druhom, ktorým sa v poslednej dobe venuje zvýšená pozornosť patrí v rámci tejto kategórie živočíchov aj šakal zlatý (*Canis aureus*). Výskytové údaje tohto prirodzene sa šíiaceho druhu z južných oblastí Európy, sa v tejto oblasti viažu k jedinému záznamu z roku 2015, kde bol v pohorí Javorníky pri obci Dolná Mariková ulovený jeden jedinec.

Vydra je svojim spôsobom života odlišná od ostatných druhov tejto kategórie. Okrem vyššie uvedenej lokálnej migrácie, migrujú tiež dospelí samci, ktorí sa často presúvajú na veľmi dlhé vzdialenosti. Dôležitým znakom týchto migrácií je prevažujúca väzba na vodné toky.

Druhy tejto kategórie sa vyskytujú v blízkom, aj vzdialenejšom, okolí plánovanej stavby diaľnice D3. Nachádzajú tu vhodné biotopové, aj potravné podmienky. Vzhľadom k možnej adaptácii týchto druhov na mierne rušivé vplyvy, je vhodnosť územia pre túto kategóriu plošná s výnimkou intravilánov obcí. Významnejšie územie sa nachádza v koridoroch živočíchov kategórie A a B.

Škody spôsobené dopravnými prostriedkami na živočíchoch v poľovných oblastiach JV – Javorníky II, JVI – Slovenské Beskydy a JVII – Oravská Magura za rok 2019 podľa Poľovníckej ročenky predstavovalo 33 bobrov, 4 šakaly, 645 jazvecov, 1513 líšok a 1504 kún (lesná aj skalná spolu).

Živočíchy kategórie D (obojživelníky, plazy, drobné cicavce (chrček poľný, syseľ pasienkový, veverica obyčajná, jež bledý, plch))

Obojživelníky sú skupinou živočíchov, ktoré ku svojmu rozmnožovaniu potrebujú vodu, v ktorej sa vyvíjajú vajíčka a larvy. Miesta rozmnožovania a ťahové cesty sú pre obojživelníky rovnaké počas rokov. Smer ťahu neovplyvňuje ani započatá výstavba komunikácie. Veľmi nebezpečné pre obojživelníky sú komunikácie v tesnej blízkosti vodných plôch ako miesta ich rozmnožovania.

V etape aktívnej sezóny pri obojživelníkoch rozoznávame nasledovné typy migrácií:

- jarný ťah dospelých jedincov zo zimovísk na reprodukčné vodné lokality – jedná sa o masovú migráciu v krátkom časovom období. V závislosti od druhu, nadmorskej výšky a klímy migrujú obojživelníky k miestam rozmnožovania od polovice februára do konca marca;
- spiatočný ťah z reprodukčných lokalít na suchozemské lokality – je rozložený do dlhšieho obdobia, pričom jeho začiatok sa stretáva s koncom migrácie na mieste reprodukcie a trvá až do jesene. Istá časť jedincov ostáva v bezprostrednej blízkosti rozmnožovania;
- ťah nových metamorfovaných jedincov – malé žabky sa vydávajú na migráciu, ktorá prebieha u jednotlivých druhov rôzne; skokan hnedý a ropucha bradavičnatá tvoria tisícové masové ťahy;
- jesenný ťah z letných stanovišť na zimoviská - prebieha nepravidelne od polovice augusta do jesene, viditeľný je za daždivých nocí a po dlhšom suchu;
- nepravé ťahy – jedná sa o pohyb za potravou.

Pre stanovenie významu územia obojživelníkov je teda nutné poznať miesta ich rozmnožovania a výskytu. V našom prípade sa jedná o zamokrené časti územia v k.ú Oščadnica, Horelica a Krásno nad Kysucou (napr. Mokrad' pod Oščadnicou, mokrade v rámci migračného profilu „Horelica“, Breziny II. a Jelšiny pri Oščadnici).

Miesto výskytu a odhadované migračné trasy živočíchov kat. D v lokalite Mokrad' pod Oščadnicou



Zdroj: Migračná štúdia D3 Oščadnica – Čadca Bukov, 2. polprofil, HBH projekt s.r.o., Bratislava, 08/2020

Živočchy kategórie F (vtáky, netopiere)

Vtáky využívajú údolia riek na migráciu predovšetkým ako sekundárny smer ťahu (primárny ťah medzi hniezdiskom a zimoviskom nebýva priamočiary, ale modifikovaný geomorfologickými pomermi – sekundárny ťah). Dĺžka migračnej trasy je u rôznych druhov vtákov rôzna. Podľa toho migrujúce druhy rozdeľujeme na migranty s dlhou ťahovou cestou, z našich druhov sú to napr. bociany, dážďovník tmavý, kukučka jarabá, lastovička domová a vlha hájová, ktoré zimujú v rovníkovej alebo až v južnej Afrike, a druhy s krátkou ťahovou cestou. Patria k nim napr. holuby hrivnáky, škvrnanky poľné, škorce lesklé, trasochvosty a drozdy, ktoré zimujú v južnej Európe, Stredomorí, prípadne v severnej Afrike. Okrem pravidelných sezónnych migrácií vtákov z hniezdísk na zimoviská a späť poznáme i ďalšie formy usmernených a neusmernených pohybov prebiehajúcich v určitom čase a vo väčšom priestore, teda nie bežné rutinné pohyby napr. prelety z hniezdísk alebo nocovísk na loviská. K usmerneným pohybom patrí najmä po hniezdny rozptyl (disperzia) mladých vtákov a irupcie. Aj inak stále druhy sa môžu potulovať rôznym smerom a na rôzne veľké vzdialenosti od ich hniezdiska (až do 500 km). V tomto prípade však ide len o dočasné prelety v mimo hniezdnom období. K potulným (preletavým) vtákom u nás patrí napr. stehlík pestrý, stehlík zelienka a sýkorka bielolíca. V dotknutom území sú významnými refúgiami pre hniezdenie vtáctva lokality s výskytom podmäčianých vrbových krovín.

Rieka Kysuca je migračným (temporálnym) koridorom viacerých druhov netopierov ako napr. netopier vodný (*Myotis daubentonii*), večernica hvízdavá (*Pipistrellus pipistrellus*), večernica parková (*Pipistrellus nathusii*). Všeobecne o migráciách netopierov vo vzťahu k líniovým bariéram platia nasledovné tvrdenia:

- krajinný ráz zohráva veľmi dôležitú úlohu, čím väčšia heterogenita (prítomnosť vodných plôch, vetrolamov, otvorených plôch, urbánne prostredie a pod.), tým je to zaujímavejšie z pohľadu výskytu netopierov (lovné, rozmnožovacie, odpočinkové, úkrytové stanovišťa);
- predovšetkým rody *Pipistrellus* a *Nyctalus* sú v súčasnosti silne synantropné a vôbec im neprekáža cestná doprava (hluk, svetlo) a ich lovné stanovišťa bývajú iba niekoľko desiatok metrov od ciest a pod.;
- existujú prípady, kde pri dutej mostovke boli evidované miesta celoročného výskytu netopierov (letné obdobie, ale aj obdobie hibernácie).

Na základe dostatočnej literatúry a overenia v teréne boli hodnotenom úseku plánovej diaľnice D3 identifikované **migračné profily „Oščadnica“ a „Horelica“**.

Migračný profil „Oščadnica“ je identifikovaný na základe dlhodobých údajov a mapovaní v rámci viacerých projektov, štúdií a činností rôznych organizácií (ŠOPSR, Hnutí Dúha, HBH Projekt, o.z. Karpatská divočina). V rámci prieskumu pre potreby migračnej správy bol priamo v profile v blízkosti cesty I/11 fotopascou zachytený migrujúci jedinec vlka (30.12.2019). Zároveň dôležitosť profilu zvyrazňuje prítomnosť prvku RÚSES regionálneho biokoridoru RBk II., ktorý je tvorený prevažne lesnými ekosystémami a lúčnymi priestormi, vrátane spoločenstiev ekotonu.

Migračný profil „Horelica“ je identifikovaný na základe prieskumu v rámci spracovania migračnej štúdie. Predovšetkým stredné kopytníky (jeleň, srnec, príp. diviak) sa vo väčších počtoch dostávajú až k telesu súčasnej cesty I/11, popod most na súčasnom profile budúcej D3 (I/11a), oproti miestnej časti Veščárovci. Prepojenie je tvorené riekou Kysuca a územím severovýchodne od profilu. Koridor nie je vedený ako prvok RÚSES. V súčasnosti je však veľmi obmedzene funkčný, kvôli zástavbe v juhozápadnej časti profilu. Z prieskumu koridoru vyplynulo, že do podmostia sa dostávajú aj veľké cicavce, konkrétne jeleň lesný (*Cervus elaphus*). Toto je dané hlavne vysokým technickým migračným potenciálom (MPT). Taktiež predstavuje významné miesto pre migráciu oboživelníkov druhov kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), mlok hrebatý (*Triturus cristatus*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan štíhly (*Rana dalmatina*), jašterica bystrá (*Lacerta agilis*), či užovka hladká (*Coronella austriaca*).

Zhodnotenie migračných profilov je popísané v kap. IV.10 Vplyvy na územný systém ekologickej stability a migráciu živočíchov.

Zo stanoviska ŠOP, RCOP v Námestove, Správa CHKO Kysuce č. CHKOKY 241/2019_002_PD (14.10.2019) k spracovávanému DSP vyplýva, že:

- v oblasti stretu diaľnice D3 s terestrickým RBk II (lokalizovaný na rozhraní k.ú. Oščadnica a Horelica) bolo v priebehu monitoringu (jún 2017 – 15.03.2018) v rámci medzinárodného projektu TRANSGREEN, na ktorom participovala aj ŠOP SR, zistené:
Kolízna zóna koridoru sa nachádza 14,5 km od hraníc s Poľskom. Šírka koridoru/nezastavaného územia na styku s dopravnou komunikáciou predstavuje 150m. Šírka koridoru bola pôvodne 870m, ale výstavbou obory s chovom danielov priamo v migračnom koridore, sa jeho šírka zúžila na vyššie spomenutých 150m. V súčasnosti je na komunikácii I/11A priemer denných intenzít dopravy 15053 áut za deň. Migračnú bariéru na uvedenom koridore predstavuje aj železnica Čadca – Krásno nad Kysucou. Ide o jeden z dvoch úsekov s najvyššou mortalitou zveri na železnici v rámci Kysúc. Prírodnou, prekonateľnou bariérou pre migrujúcu zver na koridore, predstavuje rieka Kysuca. Počas monitoringu zveri bolo na danom úseku zistených 23 uhynutých živočíchov v dôsledku kolízie s dopravou: 2 ex srnec lesný (*Capreolus capreolus*), 1 ex jeleň lesný (*Cervus elaphus*), 2 ex líška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), 1 ex jazvec lesný (*Meles meles*), 1 ex tchor tmavý (*Mustela putorius*), 1 ex jež východoeurópsky (*Erinaceus concolor*), 1 ex zajac poľný (*Lepus europaeus*), 1 ex kuna (*Martes sp.*), 2 ex netopierov (*Chiroptera*), 7 ex vtákov (*Aves*), 3 ex drobné zemné cicavce a 1 ex skokan hnedý (*Rana temporaria*). Počas monitoringu boli v priestore koridoru zaznamenané pobytové znaky 7 druhov stavovcov s nasledovnou intenzitou: 30-krát jeleň lesný (*Cervus elaphus*), 43-krát srnec lesný (*Capreolus capreolus*), 9-krát líška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), 8-krát vydra riečna (*Lutra lutra*), 1-krát kuna skalná (*Martes foina*), 1-krát jazvec lesný (*Meles meles*) a 1-krát tchor tmavý (*Mustela putorius*). Počas monitoringu neboli v predmetnom území zaznamenané pobytové znaky veľkých šeliem a ani ich úhyn v dôsledku kolízie s dopravou.
- Biokoridor RBk II bol s najväčšou pravdepodobnosťou využitý v roku 2013 rysom ostrovidom, ktorého pohyb bol sledovaný satelitnou telemetriou (Projekt Monitoring veľkých šeliem v EVL Beskydy).
- Správa CHKO Kysuce spolu s Hnutím DUHA (CZ) sa dlhodobo venujú monitoringu a výskumu veľkých šeliem v našej územnej pôsobnosti. Výsledkom sú aj potvrdené výskytové dáta jedincov rysa ostrovida, ktoré boli zaznamenané systematickým, fotodeterministickým monitoringom pomocou fotopascí. Disperzia týchto jedincov nie je síce lokalizovaná presne, bodovo v údolí rieky Kysuca, avšak dostatočne na to, aby sa z dôvodu ochrany konektivity území Natura 2000 s výskytom

veľkých šeliem prihliadalo na funkčné riešenie zabezpečenia spomínanej konektivity a priechodnosti biokoridorov v miestach, ktoré sú v kolízii s dopravou.

III.6.11 Krajina

Morfologické štruktúry, typické pre krajinu Kysúc tvoria široké, plocho modelované chrbty vrchoviny, ktoré sú rozrezané úzkymi korytami horských tokov v tvare písmena V, hlboko sa zarezávajúcích do podkladu. Medzi významné krajinné prvky, ktoré tvoria charakteristický vzhľad krajiny, patria rozľahlé lesné porasty, prevažne smrekové. Významnou, a pre Kysuce typickou krajinnou štruktúrou, je charakter osídlenia. Osídlenie v alúviách vodných tokov tvoria súvislé dlhé úzke pásy. Druhou formou sú kopaničiarske sídla (lazy, kopanice) rozptýlené po celej krajine. Sú to skupinky domov a hospodárskych stavieb, z ktorých sú najcennejšie pôvodné zachovalé drevenice. Okolie týchto sídiel tvorí poľnohospodárska pôda, terasovaná do vrstevnicových políčk a lúk. Práve mozaiky kopaníc, poľnohospodárskych terás a lesa patria k opakujúcim sa typickým významným prvkom Kysúc.

Záujmové územie predstavuje kultúru krajinu s vysokým stupňom antropogénnej premeny. Krajinnú mozaiku tvoria prvky nesúvislej a súvislej sídelnej zástavby, priemyselné, obchodné a dopravné areály, cestná a železničná sieť spolu s plochami statickej dopravy, plochy služieb a infraštruktúry, areály skládok, areály sídelnej zelene, parkovo upravené plochy, orná pôda, areály športu a zariadení voľného času, edukačné zariadenia, lesy, kroviny, trávové porasty a vodné toky.

Údolie rieky Kysuca od Čadce po Rudinku predstavuje prirodzenú prírodnú líniu, modelovanú riekou Kysuca. Ide o územie, ktoré je až na pár výnimiek, súvisle urbanizované s paralelným vedením dopravných komunikácií (železničná trať, cesta I/11, budúca diaľnica D3).

Súčasná štruktúra krajiny je výsledkom dlhodobého historického vývoja. Odráža využitie prírodnej krajiny človekom. Výsledkom takéhoto antropického pôsobenia v krajine je vznik polo prirodzených a umelých prvkov, ktoré spolu s prírodnými prvkami dotvárajú celkovú mozaiku súčasnej krajinnnej štruktúry. Plošný rozsah a fyziognómia prvkov súčasnej krajinnnej štruktúry závisia od funkcie, ktorú v krajine plnia. V súčasnej krajinnnej štruktúre sledovaného územia vystupujú nasledovné prvky :

- orná pôda,
- trvalé trávne porasty,
- nelesná stromová a krovitá zeleň, líniová zeleň,
- lesné porasty,
- vodné toky a vodné plochy,
- poľnohospodárske prvky,
- priemyselné prvky,
- energovody a produktovody,
- vodohospodárske prvky,
- sídelné prvky,
- dopravné prvky,
- rekreačno – oddychové, športové a kultúrno – historické objekty.

III.6.12 Obyvateľstvo a sídla

Z administratívneho hľadiska spadá hodnotené územie do Žilinského kraja, okresov Kysucké Nové Mesto, Čadca a katastrálnych území Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Horelica a Čadca. Horelica je časťou mesta Čadca.

Demografické údaje dotknutých obcí

Obec 2019	Počet obyv.	Z toho ženy	Predproduktívny vek		Produktívny vek		Poproduktívny vek		Priemerný vek
			spolu	%	spolu	%	spolu	%	
Kysucký Lieskovec	2352	1173	382	16,24	1627	69,18	343	14,58	40,04
Dunajov	1158	602	188	16,23	815	70,38	155	13,39	38,86
Krásno nad Kysucou	6799	3408	1028	15,12	4868	71,60	903	13,28	39,74

Obec 2019	Počet obyv.	Z toho ženy	Predproduktívny vek		Produktívny vek		Poproduktívny vek		Priemerný vek
			spolu	%	spolu	%	spolu	%	
Oščadnica	5720	2893	925	16,17	3991	69,76	804	14,07	39,51
Čadca	23941	12195	3486	14,56	17104	71,44	3351	14,00	40,61

Zdroj: <http://datacube.statistics.sk>

V roku 2019 dosiahla stredná dĺžka života žien pri narodení hodnotu 80,84 roka a stredná dĺžka života mužov pri narodení 74,31 roka. Z analýzy celoštátnych údajov o strednej dĺžke života vyplýva, že najkratšia dĺžka života sa vyskytuje v okresoch s nízkym podielom mužov s vysokoškolským vzdelaním alebo stredoškolským vzdelaním a naopak vysoký podiel mužov, ktorí absolvovali iba základnú školu. Je predpoklad odrazu tohto faktora v rozdielnom životnom štýle a rozdielnom spôsobe života.

Z dlhodobiejšieho hodnotenia trendu však vyplýva, že aj napriek tomu, že stredná dĺžka života v SR sa zvýšila, je stále pod hranicou európskeho priemeru a vysoko zaostáva za najvyspelejšími krajinami.

Z nasledujúcej tabuľky vyplýva, že medzi najčastejšie príčiny úmrtnosti u žien aj mužov patria choroby obehovej sústavy, na druhom mieste sú nádorové ochorenia, nasledujú ochorenia dýchacej a tráviacej sústavy. Z celoslovenského pohľadu majú vysokú početnosť aj úmrtia v dôsledku poranení, otráv a niektorých iných následkov vonkajších príčin.

III.6.13 Doprava a dopravné plochy

Región Kysúc je pre cestnú, aj železničnú, dopravu koridorovým tranzitným priestorom medzi Slovenskom a Českom, resp. Poľskom. Prírodné faktory ako morfológia a hydrologická sieť spôsobili, že objemy regionálnej a hlavne tranzitnej dopravy orientovanej v smere sever – juh sú sústredené do úzkeho údolného priestoru pozdĺž rieky Kysuca, ktorá vytvára prirodzenú os, na ktorú je naviazaná podstatná časť osídlenia regiónu, ale najmä značná časť hospodárskych aktivít (poľnohospodárstvo, priemysel, služby).

Navrhovaná diaľnica D3 bude súčasťou medzinárodnej európskej cesty E75, ktorá spája oblasti severného Poľska (Baltické more) s južnými oblasťami Grécka (Stredozemné a Egejské more). Prechádza v trase Gdaňsk – Katowice – Čadca – Žilina – Bratislava – Budapešť – Beograd – Skopje – Athény. Cesta E75 je zároveň aj súčasťou transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever – juh. Momentálne táto medzinárodná trasa vedie po ceste I/11, ktorú diaľnica kopíruje.

Cestná doprava

Hlavnú cestnú komunikáciu v dotknutom území tvorí cesta I/11, ktorá na území Slovenska začína na hraničnom priechode Svrčinovec, odkiaľ vedie juhovýchodným smerom do obce Svrčinovec, kde sa mimoúrovňovo križuje s diaľnicou D3 a následne cestou I/12. Ďalej pokračuje na juh popri Čierňanke, ku križovatke s cestami do Čadečky a Podzávozu a prechádza intravilánom mesta Čadca. Následne cesta prebieha údolím Kysuce najprv vo východnom smere až k odbočke do obce Oščadnica, potom vedie severovýchodným smerom okrajom mesta Krásno nad Kysucou, kde odbočuje cesta II/520. Prechádza do okresu Kysucké Nové Mesto, kde sa križuje s cestami do Dunajova, Krásna nad Kysucou a Ochodnice. Ďalej pokračuje okrajom intravilánov obcí Kysucký Lieskovec s odbočkou do obce Lodno a Povina a prechádza územím mesta Kysucké Nové Mesto. Na križovatke s cestami III. triedy do Kysuckého Nového Mesta a Radole sa stáča viac na juhozápad, obchádza Oškerdu a vchádza na územie okresu Žilina. Cesta I/11 je dlhá takmer 37 km a je súčasťou medzinárodného ťahu E75.

V súčasnosti je v priestore budúcej trasy diaľnice D3 vedená cesta I/11A, ktorá bola uvedená do prevádzky v roku 2005 ako polovičný profil smerovo rozdelené komunikácie v kategórii D 26,5/80 (polovičný profil diaľnice). Na trase cesty I/11A sa nachádza niekoľko mostov a tunel Horelica, v súčasnosti vedený ako jednorúrovňový obojsmerný tunel kategórie T9. Cesta I/11A je za tunelom Horelica zvedená do intravilánu mesta Čadca, kde sa v svetelne riadenej križovatke „Centrum“ napája na cestu I/11.

V súčasnosti je vo výstavbe aj nadväzný úsek diaľnice D3 v úseku Čadca, Bukov – Svrčinovec, po ktorého sprevádzkovaní bude dobudovaný kompletný obchvat mesta Čadca, ktorý vylúči tranzitnú dopravu z centra mesta.

Železničná doprava

V území sa nachádza železničná trať Žilina – Mosty u Jablunkova (v cestovnom poriadku pre verejnosť označená ako železničná trať č. 127). Trať je dvojkoľajná, elektrifikovaná, vedúca zo Žiliny cez Čadcu do českej stanice Mosty u Jablunkova. Na území Česka nadväzuje trať do Bohumína. Súčasne bol medzi rokmi 2008 a 2011 modernizovaný úsek Žilina – Krásno nad Kysucou. Výstavba bola ukončená v roku 2011. Úsek Krásno nad Kysucou – štátna hranica je momentálne v štádiu prípravy projektu. Mesto Čadca je veľkým železničným uzlom. Stretáva sa tu trasa z Českej republiky (č.127), Poľska (č.129) a na Makov (č.128).

Letecká doprava

Najbližšie letisko sa nachádza pri Žiline v Dolnom Hričove. Letisko má dnes medzinárodný charakter, letecké spoje premávajú v pracovných dňoch na letisko Praha-Ruzyně.

Vodná doprava

Vodná doprava v záujmovom území v súčasnosti nie je rozvinutá. Príprava Vážskej vodnej cesty zahŕňa plánovaný prístav Žilina v lokalite Vodnej nádrže Hričov, ako aj splavnenie rieky Kysuca.

III.6.14 Archeologické náleziská

(prevzaté z DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Archeologický prieskum, Archeologický ústav SAV, Nitra, 10/2019; z DSP Diaľnica „D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica“, Archeologický prieskum, Archeologický ústav SAV, Nitra, 07/2010)

Doklady osídlenia vymedzenej časti Horných Kysúc v staršom a mladšom praveku sú v súčasnosti veľmi sporadické. Najstaršie stopy možno spájať s obdobím paleolitu, kedy sú takmer výhradnými dokladmi minulej prítomnosti ľudí nálezy štiepanej kamennej industrie datované všeobecne do obdobia paleolitu (250 000 – 8 000 p. n. l.). Tieto pochádzajú výhradne z k.ú. mesta Čadca z polohy „Brehy“, resp. „Klin“, v súčasnosti bez možnosti bližšej lokalizácie alebo chronologického zaradenia. Technická správa vypracovaná J. Ďurišom ako súčasť dokumentácie pre stavebné povolenie stavby Diaľnica D3, úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, (1,000 – 12,000 km) uvádza na trase v polohe „svah nad sútokom potoka Oščadnica a Kysuce“ prítomnosť polykultúrneho sídliska. Odkazuje sa na výsledky povrchového prieskumu, ktorý bol realizovaný v roku 1997 v spojení s plánovanou výstavbou diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité. Uvedená lokalita sa nachádza v telese aj súčasne plánovanej stavby. Ďalšie nálezy preukazujúce využívanie vymedzenej oblasti v praveku nateraz neevidujeme.

Početnejšie archeologické nálezy a architektonické pamiatky registrujeme v regióne až v období novoveku (14. – 19. stor.), ktoré sú v každom posudzovanom k.ú..

Na základe vyššie uvedených lokalít je zrejmé, že napriek nižšiemu počtu evidovaných lokalít ide z hľadiska archeológie o priestor s potenciálom výskytu archeologických nálezísk a nálezov.

Charakteristika svedčí o menej intenzívnej koncentrácii pravekého a historického osídlenia regiónu Horných Kysúc. Napriek tomu dochádza v dôsledku rôznych stavebných aktivít často k porušeniu, príp. úplnému zničeniu lokalít, ktoré sú chránené zákonom 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu. Takáto situácia sa javí aj v prípade výstavby plánovanej diaľnice D3.

Na trase stavby diaľnice D3 a súvisiacich objektov (s toleranciou vzdialenosti 300 m) sa evidujú viaceré archeologické lokality, ktoré nevylučujú existenciu ďalších, doteraz nezistených dokladov osídlenia od praveku po novovek.

a. Archeologické náleziská na trase stavby

- poloha: Hraničné (k.ú. Kysucký Lieskovec)
- poloha: priestor na úseku km 5,300 – 5,600 diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica (k.ú. Dunajov)
- Poloha: svah nad sútokom potoka Oščadnica a Kysuce (k.ú. Oščadnica)
- poloha: Pod Oščadnicou, širšie okolie dnešného kaštieľa, Zborisko (k.ú. Oščadnica)

b. Archeologické náleziská a kultúrno-historické pamiatky v blízkosti trasy stavby

- poloha: pravdepodobne pravý breh Kysuce v mieste náhrady za I/11 – cestu II. triedy (k.ú. Dunajov)
- poloha: Kalinovec, Na kopcoch – potočná terasa (k.ú. Krásno nad Kysucou)
- poloha: Brehy, nad železničným mostom, Ševcovské brehy, Klin, terasa nad sútokom Kysuce s Čierňankou (k.ú. Čadca)
- poloha: kalvária (k.ú. Čadca)
- poloha: kostol (k.ú. Čadca)
- poloha: pamätný dom SNR (k.ú. Čadca)
- poloha: synagóga (k.ú. Čadca)
- poloha: Horelica, Vyšný koniec u Lemeši, medzi riekou Kysucou a železničnou traťou, č. p. 3587 (k.ú. Čadca)
- poloha: kostol (k.ú. Čadca)

Uvedený počet archeologických lokalít, ktoré ležia priamo v trase diaľnice D3, nemusí byť konečný. Mnohé polohy sú poľnohospodársky neobrábané, a tým pre archeológov neprístupné a neznáme. Miestami je teleso diaľnice vedené naprieč neprístupným močaristým terénom, plochami zarastenými lesným porastom a zatrávnenými lúkami. Počas obhliadky sa na trase nezistili žiadne archeologické nálezy alebo iné príznaky, ktoré by indikovali minulé antropogénne aktivity. Tieto však vzhľadom na nepriaznivé vegetačné a terénne podmienky prieskumu nemožno vylúčiť.

Pri odhumusovaní celej trasy diaľnice je potrebná prítomnosť archeológa. Nemožno vylúčiť, že sa počas realizačných prác objavia nové archeologické lokality mimo tých, ktoré sú popísané vyššie.

III.6.15 Paleontologické náleziská a významné geologické lokality

V širšom okolí trasy diaľnice D3 v úsekoch Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil neboli objavené významné paleontologické náleziská, ani významné geologické lokality.

III.6.16 Územnoplánovacia dokumentácia

Pre dotknuté územie uvažovanej stavby diaľnice D3 bola v minulosti vypracovaná územno-plánovacia dokumentácia rôznych stupňov.

Územný plán Žilinského samosprávneho kraja

Pre VÚC Žilinského kraja bola vypracovaná územnoplánovacia dokumentácia v roku 1998. *Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja* (ÚPN VÚC ŽK) bol schválený uznesením vlády SR č. 359 zo dňa 26.05.1998. Jeho záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 223/1998 Zb. K ÚPN VÚC Žilinského kraja boli postupne vypracované zmeny a doplnky (ZaD):

- ZaD ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2005, záväzná časť Zmien a doplnkov bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 27.4.2005 a vyhlásená všeobecne záväzným nariadením (VZN) Žilinského samosprávneho kraja č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK.
- ZaD č.2 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2006, záväzná časť Zmien a doplnkov č. 2 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja uznesením č. 7 zo dňa 4.9.2006 ako dodatok 1 k VZN č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK.
- ZaD č.3 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2009 riešili problematiku rekreácie a turizmu. Záväzná časť Zmien a doplnkov č. 3 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 17.3.2009 a vyhlásená všeobecne záväzným nariadením Žilinského samosprávneho kraja č. 17/2009 o záväzných častiach Zmien a doplnkov č. 3 ÚPN VÚC ŽK.
- ZaD č.4 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2011. V roku 2011 boli vypracované Zmeny a doplnky č. 4a územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja, ktorých cieľom bolo upresnenie záberov poľnohospodárskej pôdy pre diaľnicu D3 a priemyselný park Liptov II v smernej časti uvedenej územnoplánovacej dokumentácie. Záväzná časť Zmien a doplnkov č. 4 bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením Žilinského samosprávneho kraja č. 26/2011 zo dňa 27.6.2011.

- ZaD č.5 ÚPN VÚC Žilinského kraja v roku 2018, hlavným cieľom vypracovania ZaD č.5 je aktualizácia legislatívneho nástroja potrebného pre budovanie cyklotrás v regióne Žilinského samosprávneho kraja.

Trasa diaľnice D3 je zakomponovaná a schválená v Územnom pláne VÚC Žilinského kraja. Územný plán VÚC Žilinského kraja je nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou pre územnoplánovacie dokumentácie jednotlivých miest a obcí.

Územné plány dotknutých obcí

Kysucký Lieskovec – obec má vypracovaný Územný plán obce Kysucký Lieskovec, schválený dňa 27.03.2015 (Ing. arch. J. Burian, Urbion sk, s.r.o., Žilina, autorizovaný architekt SKA), v ktorom je poloha diaľnice D3 prevzatá zo záväznej časti ÚPN VÚC Žilinského kraja.

V súčasnosti sa spracovávajú Zmeny a doplnky č. 1 (Ing. arch. P. Nezval, architektonické ateliéry AUT, Žilina, autorizovaný architekt SKA, 2020).

Dunajov – územný plán obce Dunajov bol vyhlásený Všeobecne záväzným nariadením č. 1/2018 (Ing. arch. P. Nezval, architektonické ateliéry AUT, Žilina, autorizovaný architekt SKA, 04/2017).

Krásno nad Kysucou – mesto má vypracovanú územno-plánovacia dokumentáciu (Ing. arch. M. Pivarči, Žilina, 12/2005), ktorá bola aktualizovaná viacerými doplnkami, pričom zakreslenie polohy diaľnice D3 bolo riešené už v Doplnku č.1 (08/2007).

Oščadnica – obec má vypracovanú územno-plánovacia dokumentáciu, ktorá bola aktualizovaná viacerými doplnkami, pričom zakreslenie polohy diaľnice D3 bolo riešené už v Doplnku č.3 (10/2008).

Čadca – platný územný plán mesta Čadca (Ing. arch. M. Pivarči, Žilina, 07/2007) bol vypracovaný v roku 2007 a prešiel viacerými zmenami a doplnkami, poslednou sú Zmeny a doplnky č.6 (Ing. arch. M. Pivarči, Žilina, 03/2019)..

Poloha trasy diaľnice D3 v úseku Oščadnica – Čadca, Bukov je dlhodobo zastabilizovaná v danej polohe, nakoľko v roku 2005 bola do prevádzky uvedená cesta I. triedy I/11A ako polovičný profil smerovo – rozdelenej komunikácie v kategórii D 26,5/80 (polovičný profil diaľnice) spoločne s ľavou tunelovou rúrou Horelica.

Dotknuté územnoplánovacie dokumentácie sú zosúladené s ÚPD vyššieho stupňa a tiež sú v súlade s návrhom trasy diaľnice D3.

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

IV.1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach. Vplyvy výstavby diaľnice D3 na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou).

Obyvatelia budú musieť znášať počas výstavby najmä časté prejazdy nákladných vozidiel, ktoré sprevádza hluk, emisie znečisťujúcich látok, zápach, často dopravné obmedzenia pri výjazde a vjazde na stavbu. V blízkosti samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti. V zastavaných lokalitách sa k tomu pridávajú aj stresové situácie, vznikajúce v súvislosti s každodenným pohybom obyvateľov za svojimi všednými povinnosťami, nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií. Citlivé sú najmä osoby s obmedzenou možnosťou pohybu, starší ľudia a deti.

Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami.

Významným vplyvom z pohľadu narušenia pohody a kvality života je zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie, záber pozemkov, náhrady za stratu produkcie poľnohospodárskej a lesohospodárskej výroby), ktoré budú riešené v zmysle platnej legislatívy.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť zvýšenie bezpečnosti dopravy, zlepšenie ŽP obyvateľov v úsekoch, kde súčasná doprava prechádza zastavaným územím a vytvorenie pracovných príležitostí.

V lokalite mesta Krásno nad Kysucou pri ceste II/520 je „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ navrhnutá na estakáde a trasa sa posunula o cca 10 až 13m vľavo i vpravo. Navrhovaná zmena minimalizuje demolácie existujúcich objektov rodinných domov a hospodárskych objektov. Zároveň posun trasy diaľnice D3, vrátane križovatky Krásno nad Kysucou do príslušného svahu o cca 60m, vytvorí priaznivejšie podmienky pre rozšírenie existujúcej priemyselnej zóny mesta Krásno nad Kysucou. V DSP úseku „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ sa rešpektuje skutočnosť, že pre mesto Krásno nad Kysucou je lokalita Lazy pod Lieskovinami určená pre ďalší rozvoj IBV, a preto SO 122-00 umožňuje výhľadové napojenie lokality mesta Lazy pod Lieskovinami na existujúcu cestu I/11.

Počas prevádzky

Vplyv prevádzky „Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ na dotknuté obyvateľstvo sa vo všeobecnosti prejaví týmito nepriaznivými vplyvmi:

- znečistením ovzdušia,
- hlukovou záťažou,
- vizuálnou a fyzickou bariérou.

K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť zvýšenie bezpečnosti dopravy, zlepšenie životného prostredia obyvateľov v úsekoch, kde súčasná doprava prechádza zastavaným územím a vytvorenie pracovných príležitostí.

Hodnotenie zdravotných rizík

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

Hluková záťaž

Pre zhodnotenie hlukových pomerov v okolí diaľnice D3 boli vypracované hlukové štúdie (DSP, D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, DOPRAVOPROJEKT a.s. 08/2010; DSP, D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, DOPRAVOPROJEKT a.s. 08/2019; 04/2020). Na základe vykonaných výpočtov a analýz sa v nich konštatuje, že na navrhovaných úsekoch diaľnice D3 bude dochádzať k prekračovaniu hygienických limitov, a preto bude potrebné prijať stavebno-technické opatrenia na zníženie úrovni hladín hluku.

Pre výpočet hlukovej záťaže bolo smerodajné výhľadové obdobie 10 rokov po plánovanom spustení diaľnice do prevádzky (rok 2025 pre úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a rok 2034 pre úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“). Pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov boli spočítané hlukové záťaže pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc.

V riešenom projekte stavby diaľnice D3 sa podľa priebehu izofón hluku predpokladá prekročovanie hluku v niekoľkých lokalitách, preto hlukové štúdie navrhli realizáciu protihlukových stien. Protihlukové steny by mali byť min. kategórie B3 vzduchovej nepriezvučnosti ($DL_R > 24$ dB), v prípade pohltivých stien aj kategórie A3, resp. A4 zvukovej pohltivosti ($DL_o > 11$ dB), ak nie je uvedené inak.

Navrhnuté PHS sú určené na základe poznania detailov PD v čase spracovávaní hlukových štúdií. Prirodzené napojenia pri mostoch, múroch a zárezoch sú zohľadnené v rámci konkrétnych objektov PHS.

V miestach protihlukových opatrení na mostných objektoch je vhodné navrhnúť tzv. tiché mostné závery. Taktiež vozovky riešiť použitím tzv. nízkohlučného asfaltu, kde sa obrusná vrstva vozovky navrhuje s použitím asfaltového koberca drenážneho v súlade s STN EN 13108-7 (PA). Pri realizácii „tichých obrusných vrstiev“ dochádza k pozitívnemu vplyvu zníženia emisie hluku v rozmedzí 3 až 5 dB v závislosti od typu povrchu a konkrétnych podmienok.

V prípade, ak merania hluku počas prevádzky preukážu prekročenie prípustných hodnôt, je potrebné zaoberať sa návrhom sekundárnych opatrení a splniť prípustné hodnoty vo vnútornom prostredí budov. V zásade by bolo najkorektnejšie vyčísliť vynútené sekundárne a iné možné opatrenia až na základe meraní hluku (monitoringu hluku) po sprevádzkovaní diaľnice D3, ktoré by in situ určili rozsah a potrebu riešenia týchto sekundárnych protihlukových opatrení. A teda meraním po realizácii stavby by sa overila vzduchová nepriezvučnosť okien chránených vnútorných priestorov a v prípade potreby by sa okná vymenili za okná s požadovanou hodnotou vzduchovej nepriezvučnosti. Fasády týchto miestností sa v súčinnosti s protihlukovou úpravou dopĺňajú aj o prídavný systém vetrania. Zároveň v rámci kolaudačných konaní bude potrebné zohľadniť stav ostatnej blízkej komunikačnej siete, pretože tu bude dochádzať ku kumulácii zdrojov hluku, a pokiaľ aj samotná diaľnica D3 vyhovuje, ale nie je dodržaná celková prípustná hodnota hluku z pozemnej dopravy, je potrebné v rámci dodržania prípustných hodnôt pre pozemnú dopravu ošetriť aj ostatné komunikácie, ktoré v území spôsobujú hlukovú záťaž.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Na základe teoretického výpočtu bola v riešenom území navrhnutá ochrana pred hlukom v miestach, kde sa predpokladá prekročenie max. prípustných hodnôt hluku.

Pre predmetnú časť PD bola spracovaná hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 08/2010), ktorá navrhla nasledovné protihlukové steny:

úsek	v km	L/h [m]	umiestnenie	povrch bariéry	poznámka
Kysucký Lieskovec	22,200 – 23,148	948/4	vpravo	o	+ zalomenie
Kysucký Lieskovec	23,148 – 23,500	312/4	vpravo	p	
Kysucký Lieskovec	23,250 – 23,850	600/3	vľavo	p/o	
Dunajov	24,750 – 25,380	630/2	vľavo	p	ľavý j. p
Dunajov	25,380 – 25,800	420/3	vľavo	op	ľavý j. p.
Dunajov	25,800 – 26,400	600/4	vľavo	op	ľavý j. p.
Dunajov	25,088 – 26,200	1112/1,5	vľavo	p	na pravom j. p.
Dunajov	26,400 – 27,040	700/3	vľavo	p	PHS na súběžnej ceste (na diaľnici bude bet. zvodidlo)
Dunajov	26,475 – 27,130	655/4	vpravo	p	napojí sa tam, kde končí múr
Dunajov	27,130 – 27,650	520/4	vpravo	p	+ zalomenie
Dunajov	27,450 – 28,350	900/3	vľavo	op	v mieste výjazdu bude prerušená s prekrytím
Dunajov	27,650 – 28,325	675/4	vpravo	p	
Krásno n/Kysucou	29,100 – 30,970	1870/2	vľavo	op	
Krásno n/Kysucou	29,675 – 29,925	250/4	vpravo	p	
Krásno n/Kysucou	30,625 – 31,330	705/2	vpravo	o/p	konci na vetve
Krásno n/Kysucou	0,320 – 0,485	170/2,5	vpravo na vetve	p	
Oščadnica	32,450 – 32,700	250/3	vľavo	op	
Oščadnica	32,975 – 33,099	124/3	vľavo	p	PHS nadväzujúceho úseku
Oščadnica	32,995 – 33,099	104/3	vpravo	p	

p – pohltivé materiály, p/o – pohltivý alebo odrazivý materiál, op – obojstranné pohltivé

PHS v km 25,800 – 26,400 na diaľnici D3 a PHS v km 26,400 – 27,040 na súběžnej ceste I/11 je potrebné v km 26,400 vhodne prekryť. PHS v km 27,650 – 28,325 bude umiestnená aj napriek zárezu, pretože tento nemá dostatočný účinok na zachytenie nežiaduceho hluku od premávky motorových vozidiel.

Navrhovaná zmena si vyžiada výstavbu 11317 m protihlukových stien vo výškach od 1,5 m do 4,0m a dve protihlukové steny dĺžky 228 m vo výške 3,0m na konci riešeného úseku v nadväznosti na pokračovanie trasy diaľnice D3.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

DSP časť 1.

Pre predmetnú časť PD bola spracovaná hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 04/2020), ktorá navrhla nasledovné protihlukové steny. Tieto opatrenia reflektujú aj na zmenu nivelety v úseku.

poloha	v km*	L/h [m]	umiestnenie	povrch bariéry	poznámka
pravý jp	33,016 – 34,700	1684/6	vpravo	p	na mostoch odrazivá a do výšky 4m
pravý jp	35,900 – 36,080	180/4,5	vpravo	p/o	
pravý jp	36,675 – 37,020	345/6	vpravo	p	na mostoch odrazivá a do výšky 4m
pravý jp	35,775 – 36,080	305/4,5	vľavo	op	
ľavý jp	33,016 – 33,228	212/4	vľavo	p	
ľavý jp	33,228 – 33,275	47/6	vľavo	p	
ľavý jp	33,825 – 35,910	2085/6	vľavo	p	na mostoch odrazivá a do výšky 4m
ľavý jp	35,910 – 36,080	170/4,5	vľavo	p/o	

p – pohltivé materiály, p/o – pohltivý alebo odrazivý materiál, op – obojstranné pohltivé

* staničenie protihlukových stien vychádza z modelových predpokladov, ktoré sa v jednotlivých projektovaných objektoch môžu líšiť. Dôležité je zachovať prekrytie protihlukovej clony v zárezoch, prípadne v spodnej stavbe mostov tak, aby nedošlo k vytvoreniu nežiaducich otvorov a prerušení.

Protihlukové opatrenia na mostoch a múroch boli navrhnuté na maximálne možné staticky únosné výšky v spolupráci s projektantmi mostných objektov. V rámci okrajových podmienok bola určená maximálna možná výška 4 m na väčšine mostných objektov. Prípadné prekročenia hluku po vykonaní úradných meraní sa dajú riešiť len sekundárnymi fasádnymi opatreniami. Ďalšie prípadné obmedzenia je potrebné prekonzultovať.

V mieste zárubného múra (v km 33,886 – 33,981) a v miestach s výškou krytia terénom viac ako 5 m nie je potrebné uvažovať s vybudovaním dodatočnej PHS.

Nevyhovujúce protihlukové steny, realizované v úseku pôvodného ľavého jazdného pásu diaľnice D3, sa demontujú (objekt 283-00) a nahradia novými v zmysle záverov aktualizovanej hlukovej štúdie. Vzhľadom na miestne podmienky a spresnením technického riešenia v DSP (zohľadnením konštrukčných požiadaviek, ako aj požiadaviek na výškovú úpravu stien na ich koncoch - postupné zníženie), došlo k návrhu 4898,2 m protihlukových stien. V km 34,904 – 33,962 je PHS nahradená zárubným múrom (objekt 231-00).

Navrhovaná zmena si vyžiada výstavbu 4898,2 m protihlukových stien oproti 4921 m PHS, ktoré boli v predchádzajúcom Oznámení o zmene (2012). Zníženie PHS vyplýva zo spresnenia výpočtového 3D modelu spolu so vstupnými údajmi. Navrhované riešenie predstavuje účinnejšiu ochranu obývanej časti územia pre nadlimitným hlukom z dopravy.

DSP časť 2.

Pre predmetnú časť PD bola spracovaná hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 08/2019), ktorá navrhla nasledovné protihlukové steny:

lokalita	v km	L/h [m]	umiestnenie	povrch bariéry	poznámka
Oščadnica	32,450 – 32,760	310/4	vľavo	op	
Oščadnica	32,970* – 33,017	47/4	vľavo	p	

p – pohltivé materiály, op – obojstranné pohltivé

* protihluková clona je tvorená zárezom a protihlukovou stenou pokračujúcou v nadväzujúcom úseku

Navrhovaná zmena si vyžiada výstavbu **357 m** protihlukových stien oproti **292 m** PHS, ktoré boli navrhnuté v predchádzajúcom Oznámení o zmene (2013). Navýšenie PHS vyplýva zo spresnenia výpočtového 3D modelu spolu so vstupnými údajmi. Navrhované riešenie predstavuje účinnejšiu ochranu obývanej časti územia pre nadlimitným hlukom z dopravy.

Emisná záťaž

Pre zhodnotenie emisných pomerov v okolí diaľnice D3 boli vypracované exhalačné štúdie (DSP, D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, DOPRAVOPROJEKT a.s. 08/2010; DSP, D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, DOPRAVOPROJEKT a.s. 07/2020).

V jednotlivých štúdiách bol hodnotený príspevok predpokladaných priemerných ročných koncentrácií znečisťujúcich látok z dopravy po navrhovanej diaľnici a preložke cesty I/11 v bezprostredne dotknutom území. Pre potreby štúdie je smerodajné výhľadové obdobie 10 rokov po plánovanom spustení diaľnice do prevádzky (rok 2030 pre úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a rok 2034 pre úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“). Vzhľadom na prípustnú limitnú hodnotu ($10000 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pre CO, nie je táto škodlivina pre cestnú dopravu ďalej vyhodnocovaná. Bol hodnotený ročný vplyv týchto znečisťujúcich látok:

- oxidy dusíka (NO_x),
- tuhé častice a polietavý prach (PM),
- benzén (C_6H_6).

Pre stanovenie koncentrácie škodlivých látok od dopravy v ovzduší bol použitý predikčný program CadnaA s modulom APL, ktorý umožňuje výpočet škodlivín pomocou disperzného modelu Austal2000 od German Environmental Protection Agency pracujúceho na základe Lagrangeovho modelu rozptylu. Škodliviny sú spočítané ako priemerné hodnoty pre ročný interval.

Tento spôsob výpočtu a hodnotenia sledovaných škodlivín plne vyhovuje potrebám posudzovania vplyvu riešeného dopravného ťahu v zmysle platnej legislatívy.

V procese výstavby sa pri líniových stavbách predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Bude potrebné udržiavať prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť pre staveniskovú dopravu, v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší, presahujúcich povolené limity.

Zhotoviteľ stavby musí postupovať podľa bezpečnostných štandardov, plánu organizácie výstavby a príslušných predpisov, aby dôsledne pristupoval k obmedzeniu prašnosti. (v rozsahu manipulačných plôch ide najmä o vlhčenie, čistenie, kropenie..). Podrobnosti sú charakterizované v prílohe č.3 k vyhláške MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti II. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.

Zo záverov Exhalačných štúdií vyplýva, že obyvatelia dotknutých sídiel nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po navrhovanej zmene. V čase spracovania štúdií neboli zistené žiadne zámery, ktoré by negatívne ovplyvnili uvedenú predikciu škodlivín. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príslušnému životnému prostrediu prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi.

Z modelových výpočtov je možné konštatovať predpoklad dodržania limitných hodnôt. To platí aj pri východnom tunelovom portáli tunela Horelica, kde je predikovaná najväčšia koncentrácia NO_x . Na znečistenie ovzdušia v okolí budú mať vplyv okrem ostatnej komunikačnej siete (cesta I/11 spolu s ostatnými cestami II. a III. triedy), aj parkovacie plochy, účelové komunikácie a priemysel okolia, ktoré neboli vo výpočte zohľadnené.

Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že trasa diaľnice D3 spolu s odpočívadlom a SSÚD budú spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy a nie je potrebný návrh opatrení.

Zmena navrhovanej činnosti realizáciou technických opatrení predstavuje účinnú ochranu a nebude mať nepriaznivý vplyv na zdravotný stav obyvateľstva a kvalitu jeho životného prostredia.

IV.2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Výstavba technického diela, akým je stavba diaľnice D3, nevyhnutne vplýva aj na horninové prostredie. Budovaním násypov a stabilizáciou svahov sa mení jeho súčasný geomorfologický tvar so sprievodnými zmenami stability i vnútornej štruktúry horninového prostredia. Výrazné zásahy do prostredia prebiehajú najmä počas výstavby a doznievajú v období jeho prevádzky. Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom diaľnice D3 a tunelom Horelica,
- narušenie stability svahov zemnými prácami odľahčením i priťažením, zmenou sklonu ako priamy vplyv,
- tvorba hald a úložísk z ukladania vyťaženého materiálu ako priamy vplyv,
- potreba materiálu do násypov ako nepriamy vplyv,
- erózia a zvetrávanie, nakyprenie, stláčanie, sadanie, sufózia ako nepriamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu (predovšetkým budovanie tunela, násypov, zárezov, oporných a zárubných múrov a mostných objektov) možno charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv na horninové prostredie a reliéf. Prítomnosť dobre priepustných hornín nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia počas výstavby, a taktiež počas prevádzky pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, vrátane prioritných škodlivých látok vo vzťahu k vodám, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Trasa diaľnice D3 v úseku od ZÚ km 22,225 – 24,200 prechádza centrálnou časťou aluviálnej nivy Kysuce. Vedená je nad úrovňou terénu v násype so 7 mostnými objektmi. Vzhľadom k heterogenite podložia sa odporúča vybudovať roznášaciu vrstvu (z drveného kameniva) vystuženú geosyntetikami so separačnou geotextíliou v podloží. Násyp bude potrebné vystužiť geosyntetikami s vybudovaním lavičky vo svahu násypu a svahy násypu chrániť proti povrchovej erózii položením humusovej vrstvy a zatrávniť ich. Územie sa odvodní podpovrchovými drénmi vedenými pod násypovým telesom s vyústením cez priepust do Kysuce. Odvedenie povrchových vôd z povrchu vozovky a svahov bude riešené do povrchových rigolov.

Trasa diaľnice D3 v úseku km 24,200 – 25,150 je vedená na ľavej strane násypom do výšky 2,0 m a na pravej strane zárezom do výšky 4,0 m. Ľavostranné terasové svahy v blízkosti trasy diaľnice sú porušené frontálnym plošným zosuvom. Málo únosné zeminy podložia násypu sa odporúča nahradiť roznášacou vrstvou z drveného kameniva, vystuženú geosyntetikami so separačnou geotextíliou na kontakte násypu s podložím. Násyp bude potrebné vystužiť geosyntetikami a svahy násypu chrániť proti povrchovej erózii zahumusovaním a zatrávnením. Vzhľadom k vysokej úrovni hladiny podzemnej vody, bude potrebné vo svahu zárezu v zosuvnom území vybudovať odvodňovacie rebrá s vyústením do povrchového rigolu, prípadne do hĺbkového drénu a po zahumusovaní ich zatrávniť.

Trasa diaľnice D3 v úseku km 25,150 – 26,200 prechádza okrajom údolnej nivy a úpäťm ľavostranných svahov v násype do výšky 8,0 m s opornými múrmi. V úseku km 25,050 – 25,440 sa v úpäť svahov vyskytuje stará bloková porucha s recentnými potenciálnymi zosuvmi. V nestabilnom území zárezu sa svah odvodnení, vrátane úpäť a starej cesty nad trasou a vybudujú sa stabilizačné rebrá, príp. priťažovacie lavice. V prípade zásahu diaľnice D3 do svahu sa bude musieť riešiť stabilita odrezu gravitačným oporným múrom, resp. kotvením. Územie pod násypom sa odvodní a násypové teleso sa vystuží geosyntetikami so separačnou geotextíliou na styku s podložím násypu. Zárubný múr sa navrhuje zakladať hĺbkovo na kotvených pilótach a prípadné úpravy vo svahu realizovať priamo pilótovou stenou, kotvenou do podložínych málo zvetraných hornín. Oporné múry sa budú zakladať

hlbkovo na kotvených pilótach s monolitným železobetónovým vencom.

Trasa diaľnice D3 v km 26,200 – 27,200 prechádza okrajom údolnej nivy, v krátkych úsekoch aj úpäťm priľahlých svahov. Územie sa odporúča zakladať plošne do prostredia uľahlých štrkovitých zemín (G-F), resp. vzhľadom k HPV hlbkovo. Oblasť pod násypom odvodniť podpovrchovou drenážou a odvieť mimo telesa diaľnice D3. Zárubný múr sa bude zakladať hlbkovo na pilótach, alebo ako pilótová stena kotvenú do hornín flyšového súvrstvia pod zónu zvetrania. Zároveň sa odporúča výmena podlažia so zabudovaním roznášacej vrstvy z drveného kameniva hrúbky 0,3 m s geomrežou a so separačnou geotextíliou v podlaží a násypové teleso vystužiť geosyntetikami, zahumusovať a zatrávniť.

Trasa diaľnice D3 v km 27,200 – 28,000 prechádza okrajom údolnej nivy v násype. Odporúča sa výmena zemín neúnosnej polohy (navážky) vybudovaním roznášacej vrstvy vystuženej geosyntetikami so separačnou geotextíliou v podlaží. Zároveň polohu navážok zhutniť valcovaním. Oporný múr sa bude zakladať hlbkovo na pilótach a pilóty sa budú kotviť. Súčasne sa tuhosť násypu zvýši jeho vystužením geosyntetikami. Objekty (210-00 a 210-10) sa odporúča zakladať hlbkovo na mikropilótach do prostredia flyšových hornín ílovcovo-pieskovcového súvrstvia triedy R5-R4 vzhľadom na vysokú úroveň hladiny podzemnej vody a vysokú priepustnosť fluviálnych štrkov.

Trasa diaľnice D3 v km 28,000 – 28,400 prechádza okrajom aluviálnej nivy so zosuvnými svahmi. Málo únosné zeminy podlažia násypu sa nahradia roznášacou vrstvou z drveného kameniva, vystuženú geosyntetikami so separačnou geotextíliou na kontakte násypu s podlažím. Násyp sa vystuží geosyntetikami a jeho svahy sa zahumusujú a zatravnia ako ochrana proti povrchovej erózii. Súčasne sa zosuvné územie hlbkovo odvodní horizontálnymi vrtmi. Vzhľadom na výskyt priepustných štrkovitých materiálov je možné očakávať za vysokých stavov v rieke Kysuca výrazne vyššiu úroveň hladín podzemnej vody v mieste mostného objektu 211-00, a preto sa odporúča zakladať hlbkovo na pilótach.

Trasa diaľnice D3 v km 28,400 – 29,650 prechádza spodnou časťou strmých svahov budovaných prevažne pieskovecami. Niveleta je vedená v odreze značnej hĺbky, miestami so zárubnými múrmi. Je tu riziko vypadávania pieskovcových blokov. Na strmých svahoch môže dochádzať k lokálnemu zosúvaniu povrchových svahových hĺn a sutí. Je potrebné uvažovať s ochranou zárezových svahov pred zvetrávaním. Vyťažенý materiál je vhodný pre použitie do násypov. U masívnych pieskovcov uvažovať aj s druhotným rozpojením vzhľadom na veľkosť blokov. Zárubný múr sa odporúča zakladať hlbkovo na pilótach alebo ako pilótovú stenu kotvenú do nezvetralých ílovcov. Vzhľadom na značnú výšku zárezu bude zárubný múr členený s lavičkou v strede zárezu. Zároveň sa odporúča zakladať na pilótach aj zárubný múr (výška 3m) v strede diaľnice D3. Po pravej strane sa homogenita pláne (silne zvetralé až navetralé ílovce) zabezpečí vybudovaním roznášacej vrstvy vystuženej geosyntetikami (drvené kamenivo) so separačnou geotextíliou v podlaží. Na ľavej strane sa prehutní násyp starej cesty a vybuduje sa roznášacia vrstva z drveného kameniva s vystužením geosyntetikami a so separačnou geotextíliou v podlaží.

Trasa diaľnice D3 v km 29,650 – 29,800 je vedená zárezom a následne mostom nad údolím. Zárez bude hĺbený v deluviálnych íloch, ílovitých sutiach a terasových hlinito piesčitých štrkoch. Vyťažенý materiál je vhodný pre použitie do násypov. Zárubný múr sa bude zakladať hlbkovo na pilótach alebo ako pilótová stena kotvená do nezvetralých ílovcov, avšak vzhľadom na značnú výšku zárezu odporúčame vybudovať zárubný múr členený s lavičkou v strede zárezu. Zároveň sa odporúča zakladať na pilótach aj zárubný múr (výška 3m) v strede diaľnice D3. Po pravej strane sa homogenita pláne (silne zvetralé až navetralé ílovce) zabezpečí vybudovaním roznášacej vrstvy vystuženej geosyntetikami (drvené kamenivo) so separačnou geotextíliou v podlaží. Na ľavej strane sa prehutní násyp starej cesty a vybuduje sa roznášacia vrstva z drveného kameniva s vystužením geosyntetikami a so separačnou geotextíliou v podlaží.

V úseku diaľnice D3 v km 29,800 – 30,650 je niveleta vedená v záreze i násype. Pomerne strmé svahy zárezu sa odporúča chrániť voči povrchovej erózii zahumusovaním a zatrávnením. Päť svahu je potrebné chrániť pred zvetrávaním ochranným prísypom, či ochranným múrom. Homogenita pláne (silne zvetralé až navetralé ílovce) sa zabezpečí vybudovaním roznášacej vrstvy vystuženej geosyntetikami (drvené kamenivo) so separačnou geotextíliou v podlaží.

Trasa diaľnice D3 v km 30,650 – 33,015 je vedená aluviálnymi nivami Kysuce a Bystrice v násype

s mostom nad riekou Bystrica. Náplavové íly predstavujú stlačiteľné podložie, z toho dôvodu je potrebné uvažovať s úpravou podložia. Mostný objekt 214-00 odporúčame zakladať hĺbkovo na pilótach do prostredia flyšových hornín triedy R4-R5, okrem opory 5 a podpery 2, kde je možné zakladať plošne vo flyšovom súvrství (ílovce- pieskovce, triedy R4-R5) a v údolných štrkoch prevažne stredne uľahlých. Oporu 2 mostného objektu 216-00 odporúčame zakladať hĺbkovo na mikropilóty do flyšového súvrstvia s prevahou pieskovcov - trieda R3 vzhľadom na zložité hydrogeologické pomery, na viaceré horizonty podzemných vôd so vztlakovými účinkami a výskyt málo únosných jemnozrnných zemín. Oporu 1 mostného objektu 216-00 odporúčame zakladať hĺbkovo na pilóty do uľahlých štrkovitých zemín (G-F). Oporu 1 a podperu 2 mostného objektu 217-00 je možné zakladať plošne, aj hĺbkovo na pilóty do uľahlých štrkov. Podperu 3 a 4 mosta 217-00 zakladať na pilóty do prostredia ílovcovo-pieskovcového triedy R3 a oporu 5 zakladať vzhľadom na vysokú úroveň hladiny podzemnej vody na pilóty s ukončením v podložných flyšových horninách s prevahou pieskovcov, triedy R4.

V úsekoch diaľnice D3 km 24,945 76 – 26,399 08 a km 28,113 78 – 29,687 44 sa vo svahovitom teréne navrhli výškovo oddelené pásy diaľnice. Takéto technické riešenie zmenší zásah do horninového prostredia a vytvorí priaznivejšie podmienky na začlenenie stavby do krajiny.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

V trase II. profilu diaľnice sa nachádzajú viaceré svahové deformácie, plošného, prúdového a frontálneho tvaru, ktoré boli staršími prácami hodnotené ako stabilizované, potenciálne, aj aktívne. Tieto zosuvné územia boli dotknuté výstavbou 1. profilu diaľnice, premodelované (morfologické tvary zastreté, príp. časť zosunutých hmôt odťažená) a rôznymi stabilizačnými prvkami sanované (odvodňovacie vrty, kotvenie, mikropilótové steny, stabilizačné rebrá...). Na základe prirodzeného vývoja zosuvných území a realizovaných sanačných opatrení považujeme tieto územia vo vzťahu k bazálnym šmykovým plochám za stabilizované, avšak pri realizácii výkopových prác v tomto prostredí je možná aktivizácia plyších dielčích zosuvov. Všetky stavebné práce v tomto prostredí je preto nutné realizovať postupne, s priebežným zaistovaním.

Vznik zosuvov v záujmovom území bol podmienený geologicko - tektonickou stavbou (s existenciou lokálnych tektonických porúch), hydrogeologickými a morfologickými pomermi (pôvodne strmšie svahy) a hlavne erozívnu činnosťou Kysuce, ktorá podrezávala upätia svahov.

Zosuvy v trase II. profilu boli prešetrované, okrem mapovania, aj prieskumnými dielami a geofyzikálnym prieskumom.

Cca v km 34,990 – 35,050 prechádza trasa vo vrchnej časti recentnej svahovej poruchy, ktorá sa vytvorila v predpolí staršieho stabilizovaného plošného zosuvu. V starších prácach bola táto recentná porucha hodnotená ako aktívny zosuv, kde k hlavným rizikovým faktorom aktivizácie pohybov patrilo aj zvýšenie úroveň hladiny podzemnej vody. Predmetné územie bolo v rámci výstavby mostného objektu v ľavom diaľničnom páse stavebne premodelované a sanované hniezdom horizontálnych odvodňovacích vrtov (HOV).

V km 35,200 – 35,265 sa nachádza zosuv prúdového tvaru, ktorý bol v rámci výstavby ľavého diaľničného pruhu sanovaný zárubným múrom s kotvením, gabiónovou stenou a balvanovitým prísypom. Vznik zosuvu sa geneticky viaže na dobu erózneho zahĺbenia Kysuce a vytvorenia terasovej akumulácie. Zosuv bol súčasťou rozsiahlejšej svahovej deformácie vyvinutej v nižšej časti svahu, pod projektovaným diaľničným pruhom a stabilizne riešený v rámci výstavby ľavého diaľničného pásu. V zosuve výraznejšia zosuvná akumulácia chýba. Podľa archívnych diel (Š-10B) sa šmyková plocha pohybuje v hĺbke cca 1,2-1,5 m a hladina podzemnej vody sa nachádzala 1,0 m p.t. Pri realizácii zárezu v tomto úseku treba počítať s nepriaznivým úklonom podložných vrstiev po svahu (k juhu) a silným rozvoľnením masívu vzhľadom na blízkosť tektonickej línie, na ktorej dochádza k prudkému zostrneniu úložných pomerov súvrstvia.

V km 35,315 - 35,340 a v km 35,360 – 35,455 trasa prechádza spodnou časťou zloženého fosílného plošného zosuvu, v km 35,315 - 35,340 prúdového tvaru. Jednotlivé územia sú od seba oddelené úzkym pevnejším hrebienkom. Územie sa prejavuje výraznou zosuvnou morfológiou, čiastočne premodelovanou mladšími svahovými modelačnými procesmi. Šmyková plocha nachádza v hĺbke cca 2,0 – 8,0 - 8,5 m, v osi projektovaného diaľničného pásu cca 2-4,5 m p.t. Pri mapovaní zosuvného

územia bol dokumentovaný nepriaznivý generálny úklon paleogénnych vrstiev (pieskovcov) po svahu, so sklonom od 25-80° k „JJZ“, „J“ až JJV“. V zosuve v km 35,315 - 35,340 bol pri mapovaní zistený pramenný výver, pravdepodobne iba sezónneho charakteru.

V km 35,545 - 35,635 sa nachádza starý zložený zosuv prúdového tvaru, s výrazným recentným zosuvom v jeho spodnej polovici. Vývoj zosuvného územia bol napriek priaznivej geologicko-tektonickej stavbe vyvolaný prítomnosťou vztlakovej hladiny podzemnej vody v strednej a spodnej časti zosuvného územia (s max. vztakovým účinkom 3,0 m v Š-6) a eróznou činnosťou rieky Kysuce. Aktívna hrana zosuvu je vyvinutá v časti, kde recentným zosuvom došlo k výraznému odnosu zosunutých mas a vznikol vysoký strmý svah, predisponovaný aj priebehom tektonickej línie. Trasa je týmto územím vedená mostným objektom SO 206-00. Svah nad severným ohraničením zosuvného územia, pri danom uložení paleogénneho súvrstvia - po svahu, hodnotí pIGHP ako náchylný na zliezanie pokryvných delúvií, resp. zvetranej zóny podložných hornín. Svah bol pri výstavbe ľavého diaľničného pruhu sanovaný HOV nachádzajúcimi sa v päte svahu pri ceste I/11. HOV sú funkčné a z dvoch je stály výtok vody, dva sú s občasným výtokom.

Od km 36,612 po koniec úseku prechádza trasa rozsiahlou svahovou deformáciou, ktorá je súčasťou zosuvného komplexu pod kótou Čupeľ. Uvedené zosuvné územie bolo podrobne prešetrované v rámci výstavby ľavého diaľničného pásu, severného portálu tunela Horelica a estakády obchvatu mesta Čadca a sanované systémom stabilizačných prvkov a horizontálnych odvodňovacích vrtov. Realizovanou výstavbou estakády a predportálového úseku došlo k výrazným zmenám v konfigurácii územia so zastretím pôvodnej zosuvnej morfológie, a to tak v oblasti zosuvov v brehovej línii rieky Kysuce, ako aj fosílnych zosuvov, najmä v portálovej oblasti. Zosuvné územie pozostáva z viacerých zložených fosílnych zosuvov, v predpolí ktorých sa na brehovom svahu Kysuce vytvoril celý rad menších recentných zosuvov prúdového, plošného a frontálneho tvaru. Staré fosílné zosuvy sa nachádzajú v záverečnom vývojovom štádiu a sú hodnotené ako stabilizované. V recentných zosuvoch v brehovej línii bazálne šmykové plochy zasahujú do zóny maximálneho hĺbkového zvetrania a porušenia podložných hornín a vyúsťujú až do súčasného koryta rieky Kysuce. Prevažne sa jednalo o zosuvy s potenciálnou aktivitou. (ZS Cesta I/11 Čadca, obchvat mesta 1997, 1998).

V zosuvných úsekoch trasy II. profilu diaľnice D3 sa posudzovali stabilitné pomery v troch profiloch - 9-9' (km 35,010), 12A-12A' (km 35,575) a 16-16' (km 36,800). Stabilitnými výpočtami sa overil súčasný stav svahov so svahovými deformáciami s výskytom hladiny podzemnej vody (HPV) (Fw) a bez HPV (F0), ako aj po stavebnom zásahu (výkop zárezu). *Podľa vypracovaných výpočtov je súčasný stav svahov stabilný, s výnimkou svahu v km 36,800 po vybudovaní zárezu pre SO 128-00. Svah počas budovania zárezu je potrebné zabezpečiť, aby nedošlo k jeho porušeniu a zosunutiu.*

Podrobné vyhodnotenie vplyvu geologického prostredia na vedenie trasy diaľnice D3 v úseku Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil a možné opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov sú predmetom *Podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu (Záverečná správa, DPP Žilina)*, ktorý bol zrealizovaný v období 9/2016 – 5/2017 na základe schváleného projektu geologickej úlohy. Doplnkový pIGP pre sanáciu MK do Capkov (západný portál tunela Horelica) bol realizovaný v 03/2019 a doplnkový pIGP pre mosty 209-00, 210-00 a preložku cesty I/11 v auguste 2020. Na tomto mieste uvádzame len závery predmetného zhodnotenia.

V záverečnej správe sú v kapitole 1 a 2 zhodnotené IG, HG a GT pomery na lokalite v rozsahu podrobného prieskumu pre stavbu. IG pomery sú hodnotené samostatne pre trasu diaľnice 101-00, mostné objekty, násypy a zárezy a tunel – PTR (severnú). Členenie trasy mimo mostné objekty bolo realizované na základe vyčlenenia násypov, zárezov a v rámci týchto úsekov boli podrobne zhodnotené aj základové pomery pre prislúchajúce stavebné objekty. Samostatne sú vyhodnotené svahové deformácie a ostatné cestné komunikácie v okolí trasy diaľnice. Podrobným prieskumom boli zistené IG a HG pomery lokality s opisom jednotlivých zemín a hornín podľa laboratórnych stanovení a STN. Pre jednotlivé objekty boli navrhnuté možnosti a spôsoby založenia.

Základné problémové skutočnosti pre založenie objektov sú uvedené v texte pre jednotlivé SO samostatne v spracovanom IGHP.

Pre vyhodnotenie a vypracovanie IG pomerov pre návrh zakladania SO boli spracované všetky dostupné archívne údaje – geologické vrtné profily, laboratórne stanovenia, mapové podklady. Tieto sú vyhodnotené spoločne s dielami podrobného prieskumu v tejto záverečnej správe v jednotlivých kapitolách. Z hľadiska IG a GT sú odporúčania pre založenie SO uvádzané priamo pri popise stavebných objektov v kapitole 2. IG, HG a GT pomery pre pravú tunelovú rúru sú podrobne vyhodnotené v kapitole 2.4.

Trasa diaľnice bude budovaná v zárezoch, násypoch a na mostoch. Na posúdenie pláne v zárezoch, podložia násypov a pre založenie mostných objektov a múrov je potrebné prizvať geologický dozor stavby, aby posúdil zhodu geologickej stavby s predpokladom uvedeným v nasledujúcom texte a DRS pre jednotlivé SO. Vrtateľnosť (pre pilóty mostných objektov a múrov) slabo tektonicky porušených pieskovcov tr. R3-R2 v polohách nad 2,0 m hrúbky bude špirálou veľmi obtiažna a bude potreba zvoliť vrtanie jadrováním, resp. navrhnuť založenie SO v týchto oblastiach na mikropilóty.

Portálový objekt Čadca nebol súčasťou podrobného inžinierskogeologického prieskumu, vzhľadom k tomu, že sa predpokladalo, že existujú archívne diela z doby výstavby LTR tunela Horelica. Z tohto dôvodu v tejto oblasti neboli realizované žiadne nové geologické diela. Archívne správy však neobsahovali zhodnotenie IG a HG pomerov pre celú PTR tunela Horelica a rovnako ani pomery medzi PTR a LTR. Vzhľadom k tejto skutočnosti boli hodnoty pre podložie odhadnuté a bude potrebné tieto parametre overiť doplnkovým IGHG prieskumom, ktorý sa bude realizovať pred výstavbou úseku.

Využitelnosť zemín z výkopov a hĺbenia tunela Horelica

Podrobnejšie je bilancia zemín popísaná v kapitole III.2.2.1. Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti.

Vyťažený materiál zo zárezov bude silne heterogénny, v závislosti na prevládajúcej zložke hornín. Podrobné posúdenie vhodnosti vyťaženého materiálu - hornín zo zárezov do násypov a podložia vozovky, bude možné vykonať až na základe skutočne vyťaženého materiálu, jeho zloženia a zrnitosti.

Na základe výsledkov z razenia južnej tunelovej rúry tunela Horelica (LTR) a únikovej chodby, ako i z realizácie prieskumných geologických diel môžeme predpokladať, že väčšinu vyťaženého materiálu bude tvoriť súvrstvie ílovcov, s polohami pieskovca, súvrstvie pieskovcov s ojedinelými ílovcami a súvrstvie tektonicky porušených ílovcov s rôznym stupňom zvetrania a porušenia.

V oblasti východného portálu Žilina budú vyťažené zeminy tvoriť kvartérne deluviálne íly a sute. Zeminy typu F2/CG a F6/CL-CI sú podľa STN 73 6133 podmienečne vhodné do násypov. Tieto zeminy majú pri väčšej vlhkosti menšiu stabilitu a výrazne klesá ich pevnosť. Vtedy sú namrzavé až nebezpečne namrzavé. Zlepšenie vlastností sa dá dosiahnuť dávkovaním hydraulických spojív. Pri budovaní násypov možno tieto íly uplatniť v tvz. sendvičovej štruktúre alebo vystužených násypoch. Pre podložie vozovky sú zeminy typu F2/CG podmienečne vhodné a zeminy typu F6/CL-CI nevhodné. Íl piesčitý (F4/CS1) je ako materiál do násypu vhodný, má ílovitú a prachovitú zložku s dobrými tmeliacimi vlastnosťami a poskytuje podmienečne vhodné podložie. Piesčité íly (F4/CS2) vzhľadom na nepriaznivé doplnkové kritéria ($w_L > 60$ a $f = 50-65\%$), ako aj íly s vysokou plasticitou F8/CH, sú na budovanie násypov a tiež ako podložie vozovky nevhodné. Zeminy sú namrzavé až nebezpečne namrzavé. Pri vysokej vlhkosti sú kašovité, veľmi nestabilné a stlačiteľné s nízkou pevnosťou, je potrebné bezpodmienečne zabrániť prístupu vody. Ich veľkou nevýhodou je obtiažna úprava, ekonomicky neefektívna, zlá zhutniteľnosť a veľké objemové zmeny pri zmene vlhkosti. Zlepšenie vlastností týchto zemín je možné prímiesou vápna. Pri budovaní násypu možno tieto íly uplatniť v tzv. sendvičovej štruktúre (vystužené násypy). Sute ílovito-kamenité typu G5/GC sa radia medzi materiály vhodné do násypov a podmienečne vhodné pre podložie. Sú namrzavé až mierne namrzavé a vyznačujú sa dobrou zhutniteľnosťou.

Pri razení severnej tunelovej rúry a východného portálu tunela Horelica je horninový masív tvorený paleogénnym flyšovým súvrstvím, zvetraných a porušených ílovcov a pieskovcov triedy R6-R3 a horninami navetraných a zdravé ílovcov triedy R5-R3 a pieskovcov triedy R3-R1. U zvetraných a porušených ílovcov typu G5/GC a triedy pevnosti R6, lokálne až R5 bude problémom ich zhutnenia väčší podiel ílovcových úlomkov a hrúd s bridličnatou štruktúrou (ktorá sa časom samovoľne

rozpadáva), pevná konzistencia. To predurčuje pre ich zhutnenie použitie ťažkých vibračných ježkových valcov z dôvodu, aby väčšina ílovcových hrúd a úlomkov vo vrstvách sa rozpadla už počas hutnenia. Navyše tieto ílovcové zeminy možno použiť iba do menej exponovaných častí násypov, resp. je žiaduce ich vrstvy kombinovať aj s vrstvami vhodnejších (štrkovitých a kamenitých) zemín, alebo ich vystužiť napr. syntetickými geomrežovinami (sieťami).

V neposlednej miere sa javí potrebným aj opatrenie, aby podkladné (štrkopiesčité) vrstvy pod vozovkou boli ukladané až po prezimovaní takéhoto násypu z ílovitých zemín.

Pri zdravých až navetraných pieskovcových vrstvách sa odporúča ich selektívna ťažba, aby sa dosiahlo vytriedenie pevnejších pieskovcov hlavne triedy R3-R1, ktoré zodpovedajú vhodným materiálom kamenitej sypaniny z mäkkých skalných hornín, a tiež z tvrdých skalných hornín ako pre podložie vozovky, tak aj do vrstevnatých násypov ako vystužujúca vrstva. Pieskovce zvetrané a porušené triedy R5-R3, rozpadnuté na úlomky, možno použiť do násypov v kombinácii s vrstvami rozložených ílovcov a siltovcov, alebo ako drenáž.

Najkomplikovanejšie pomery z hľadiska využiteľnosti hornín budú pod zónou zvetrania pri výskyte navetraných až zdravých ílovcov triedy R5-R4, ktoré sa vyznačujú celistvejšou a bridličnatou štruktúrou, majú nízku vlhkosť a tvrdú konzistenciu. Pri nemožnosti získania vhodnejších materiálov do násypových cestných telies bude potrebné pre tieto horniny zriadiť dočasné depónie aj s prezimovaním, kedy je predpoklad ich samovoľného rozpadu aj zvýšenia ich vlhkosti. Potom aj takéto ílovce možno podmienene použiť do násypov, obdobne ako ílovce a siltovce zo zvetranej zóny.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti vzhľadom na realizáciu technických opatrení nebudú predstavovať významný negatívny vplyv na horninové prostredie.

IV.3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Výstavba a prevádzka líniových stavieb má významný vplyv na klimatické pomery dotknutého územia, a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklimy v koridore líniovej stavbe.

Automobilová doprava má veľký podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich ŽP a vytvárajúcich skleníkový efekt. Individuálna automobilová doprava a nákladná doprava, predstavujú až 87 % celkového objemu emisií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňuje technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo sa produkcia emisií z osobnej dopravy znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO₂ pre nové osobné automobily a pod.) podiel emisií z nákladnej dopravy rastie.

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O).

Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti na klímu budú predstavovať:

- *odstránenie vegetačného krytu* – v území vznikne kontrastný koridor pre šírenie sucha, tepla a cudzorodých organizmov. Tento vplyv je umocnený súčasnou meniacou sa klímou, otepľovaním a vysušovaním,
- *vybudovanie spevnených plôch* – asfaltový povrch diaľnice bude generovať teplo v bezprostrednom koridore stavby, čím bude dochádzať k prehrievaniu lokality a k zmene mikroklimy. Tento stav môže mať negatívny vplyv hlavne v blízkosti vzácnych biotopov,
- *rozsiahle zemné práce v geologicky nestabilnom prostredí* - odstránenie vegetačného krytu môže spôsobiť zosuvy pôdy a nestabilitu horninového prostredia,
- *prevádzka na diaľnici D3* – produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Emisie VOC a NO_x budú prispievať k tvorbe troposférickej zóny počas slnečných teplých dní,

- *odvodnenie diaľnice D3* – v čase intenzívnej zrážkovej činnosti bude dochádzať k dynamickému odtoku zrážkovej vody z povrchu vozoviek a k možnému zvýšeniu prietokových stavov v recipientoch. Riziko povodní sa však s ohľadom na technické opatrenia (retenčné a detenčné nádrže) kapacitu hlavných recipientov nepredpokladá.

Z pohľadu projektu diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy možno vyhodnotiť nasledujúce body ako zmierňujúce a adaptačné opatrenia voči dopadom klimatickej zmeny:

- výstavba moderných a kapacitne dostatočných systémov na odvádzanie a čistenia dažďových a odpadových vôd,
- násypové a zárezové svahy diaľnice osiate trávou zmesou spolu s realizovanou výsadbou pôvodných druhov drevín,
- účinné a včasné spôsoby rekultivácie a revitalizácie porastov na okrajoch diaľnice a výstavbou poškodených brehových porastov.

Pre posudzovaný úsek diaľnice D3 sú za najviac rizikové klimatické javy považované: silné dažde, povodne (regionálne, prítalové, ľadové), búrkové javy a snehové javy, v dôsledku ktorých môže vzniknúť riziko náhleho zvýšenia hladiny povrchovej a podzemnej vody a následne môžu nastať svahové pohyby, zosuvy pôdy. Pri vysokých prietokoch vody v potokoch a rieke Kysuca budú spätným tlakom atakované stavidlá na odvedeniach vnútorných vôd a prítomnosť dažďovej vody, resp. povodňových vln vo veľkom objeme môže spôsobiť podmyvanie objektov diaľnice. Väčšina stavebných objektov diaľnice je projektovaná na prietok vody Q_{100} .

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na ovzdušie, klimatické pomery a faktory zmeny klímy v porovnaní s vplyvmi identifikovanými v predchádzajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie sa nezmenia.

IV.4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy v lokalitách výstavby zemného telesa diaľnice D3 a súvisiacich objektov, v lokalitách dočasných depónií materiálu a v okolí trás prevozu materiálov, najmä počas zemných prác.

Prevádzka na diaľnici D3 bude pôsobiť negatívne na ovzdušie v dôsledku spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO , NO_x , VOC , SO_2 , PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2 , CH_4 , N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO VI, ktorý predstavuje významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy predstavuje redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky motorových vozidiel nemali v budúcnosti narastať.

Vplyv navrhovanej zmeny pri predpokladaných intenzitách dopravy nebude predstavovať zdravotné riziko pre obyvateľstvo.

IV.5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

IV.5.1. Povrchové vody

Počas výstavby možno očakávať ohrozenie kvality vôd pri výstavbe tunela (napr. odvedením neprečistených technologických vôd z razenia tunela do recipientu), pri zakladaní pilierov mostných objektov križujúcich povrchové toky a vodné plochy, resp. pri potrebnej úprave vodných tokov. Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Zároveň existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta Kysuce, či Oščadnice, čím sa zvýši zákal, čo môže mať negatívny vplyv na vodnú faunu.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky:

Križenia s dotknutými vodným tokmi

- 203-00 Most na D3 nad potokom Lodnianska v km 22,313
- 206-00 Most na D3 nad Marusovým potokom v km 23,322
- 209-00 Most na D3 nad Drozdovým potokom v km 26,850
- 209-10 Most na preložke cesty I/11 nad Drozdovým potokom
- 210-00 Most na D3 nad bezmenným potokom v km 27,955
- 210-10 Most na preložke cesty I/11 nad bezmenným potokom
- 212-00 Most na D3 nad údolím v km 29,728
- 213-00 Most na D3 nad údolím rieky Bystrica v km 30,793
- 214-00 Most na ceste I/11 v km 30,722 D3
- 218-00 Oprava lávky pre peších nad D3 v km 26,578
- 219-00 Oprava mosta nad D3 v km 28,548

Úpravy vodných tokov

- 573-00 Úprava potoka Lodnianska
- 574-00 Úprava Marusovho potoka
- 575-00 Úprava bezmenného potoka v km 23,924 D3
- 576-00 Úprava bezmenného potoka v km 26,520 D3
- 577-00 Úprava Drozdovho potoka
- 578-00 Úprava bezmenného potoka v km 27,448 D3
- 579-00 Úprava bezmenného potoka v km 27,954 D3
- 580-00 Úprava bezmenného potoka v km 28,600 D3
- 581-00 Úprava melioračného kanála v km 28,650 D3
- 583-00 Úprava bezmenného potoka v km 31,692 D3

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky:

DSP časť 1.

Križenia s dotknutými vodným tokmi

- 202-00 Most na diaľnici nad potokom Oščadnica v km 33,210
- 202-01 Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-009
- 203-00 Most na diaľnici nad Nemčákovým potokom a chodníkom v km 33,887
- 203-01 Demolácia ľavého mosta ev. č. 11A-008
- 204-00 Most na diaľnici nad MK a potokom v km 34,505
- 204-01 Úprava ľavého mosta ev. č. 11A-007
- 207-00 Most na diaľnici nad údolím v km 36,000
- 207-01 Úpravy ľavého mosta ev.č.11A-002
- 211-00 Úpravy mosta ident. č. M2367 na ceste I/11

- 212-00 Most na preložke cesty I/11 v km 0,700 (ident. č. M1812)
- 212-01 Demolácia existujúceho mosta ident. č. M1812 na ceste I/11

Úpravy vodných tokov

- 520-00 Úprava brehov potoka Oščadnica
- 521-00 Úprava bezmenného potoka v km 34,055
- 522-00 Úprava bezmenného potoka v km 34,342
- 523-00 Úprava bezmenného potoka v km 34,506

DSP časť 2.

Kríženia s dotknutými vodným tokmi

- 029-02 Demolácia mosta v km 32,270

Opatrenia na ochranu vôd je nutné zabezpečiť aj 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.

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 nácviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov dodávateľských organizácií.

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

Do hodnoteného územia budúcej diaľnice D3 zasahuje vodohospodársky chránené územie CHVO Beskydy a Javorníky, ktoré bolo vyhlásené Nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. v marci 1987. Územie, svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd a pri akejkoľvek činnosti musí byť zabezpečená všestranná ochrana povrchových a podzemných vôd a ochrana podmienok tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie vôd a obnovy ich zásobovania. Činnosti, ktorých vykonávanie je v CHVO zakázané definuje zákon o vodách (364/2004 Z.z.).

Vplyv prevádzky diaľnice D3 na povrchové vody úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. Vypúšťanie takýchto vôd do povrchových vôd je možné len cez zariadenia, ktoré zabezpečia zachytávanie plávajúcich, aj škodlivých, znečisťujúcich látok.

Povrchové vody z vozovky diaľnice D3 (vrátane mostov) budú zachytené v pozdĺžnych rigoloch a štrbinových žľaboch a odtiaľ prostredníctvom dažďových vpustov odvedené vodotesnou kanalizáciou do odlučovačov ropných látok a až po ich prečistení vypustené do príslušných recipientov. Čistenie dažďových vôd z odpočívadla bude zabezpečené cez ORL. Čistenie dažďových vôd z SSÚD bude ich zaústením do objektu kanalizácie diaľnice s následným vyčistením v ORL. Splaškové vody z objektov SSÚD a odpočívadla budú zozbierané a kanalizačnou prípojkou zaústené do verejnej kanalizácie. Odvod splaškových vôd z odpočívadla je riešené pre výhľadové obdobie, kedy bude na odpočívadle dobudovaná ČSPH. Jedná sa o odvod splaškových vôd zo zázemia ČSPH z hygienických zariadení pre personál ČSPH a hlavne z hygienických zariadení pre verejnosť. Na odvodnenie PTR tunela Horelica sa navrhuje systém odvodnenia s hlavným zberačom, ktorý bude plniť aj drenážnu funkciu s bočným odvodnením drenážnymi potrubiami. Drenážne vody z celého tunela sú odvodnené na portál Čadca cez kanalizačnú stoku A do existujúceho cestného priepustu do Kysuce.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti realizáciou technických opatrení nebudú predstavovať významný negatívny vplyv na povrchové vody.

IV.5.2. Podzemné vody

Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, ale aj hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektora, najmä priepustnosti a úrovne hladiny vody, ktorá podmieňuje hrúbku aeračnej zóny a samočistiacu schopnosť horninového prostredia.

V etape výstavby diaľnice D3 je možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody predovšetkým pri zemných prácach, ktoré budú v dosahu hladiny podzemnej vody (pri zakladaní mostov, budovaní tunela Horelica, ale aj zárezov, ktoré budú zasahovať až do kolektorov podzemných vôd, oporných a zárubných múroch založených na mikropilotách príp. pilótach). Ku kontaminácii podzemných vôd môže dôjsť pri úniku nebezpečných látok priamo do otvorenej hladiny podzemných vôd pri výkopoch a hĺbení základových konštrukcií, resp. nepriamo ich únikom do priepustného geologického prostredia a kontaminácia podzemných vôd môže byť spôsobená presakovaním znečisťujúcich látok až do zvodnených vrstiev.

Taktiež režim podzemných vôd môže byť ovplyvnený v tunelovom úseku. Trvalo vybudované tesniace steny zárubných a oporných múrov a tunelové rúry v zvodnenom horizonte budú vytvárať trvalú prekážku pre prúdenie podzemnej vody.

Technické riešenie **tunela Horelica** je navrhnuté tak, aby sa zamedzilo vzniku drenážneho účinku tunelových rúr a zamedzilo sa tak ovplyvňovaniu vodárenských zdrojov.

Horninová voda, ktorá preniká k výrubu tunela Horelica, sa bude zachytávať medziľahlým plášťom z ochrannej a drenážnej geotextílie a hydroizolačnej fólie, umiestneným medzi primárnym a sekundárnym ostením. Horninová voda zachytená medziľahlou izoláciou bude zvedená do postrannej drenáže, navrhutej z perforovaných rúr PP. Rúry sú osadené pri päťach základových pásov tunela, v priestore medzi konštrukciou primárneho a sekundárneho ostenia. Pri prechode stenou tunela, v miestach výklenkov, pri prechode bočnej drenáže tunela núdzovým zálivom a v miestach križovania priečných prepojení navrhujeme plnostenné potrubia. Technologické postupy na ochranu vôd počas razenia tunela musia byť v súlade s TKP 26/2017.

Počas výstavby PTR tunela Horelica bude potrebné uvažovať s odvedením nasledovných typov vôd:

- voda z horninového masívu,
- úžitková (technologická) voda,
- zrážková voda.

Všetky uvedené vody treba, čo najkratšou cestou, odvieť do provizórneho alebo definitívneho odvodňovacieho systému. Odvádzanie pritekajúcich vôd sa musí zaistiť počas celej doby výstavby tunela, a to zo všetkých pracovísk. Zhotoviteľ je povinný počas celej doby výstavby priebežne čistiť a udržiavať vo funkčnom stave všetky prvky odvodňovacieho systému. Nekontrolovaný odtok vôd pretekaním rigolov alebo netesnosťami v potrubiach treba ihneď odstrániť. V prípade, ak sa pri razení vyskytnú horniny náchylné na objemové zmeny alebo horniny náchylné na mäknutie alebo plastické pretváranie, musí sa horninová voda v mieste výskytu okamžite zachytiť a odvieť do príslušných odvodňovacích vedení. Používanie úžitkovej (technologickkej) vody sa musí redukovať na minimum. Všetka prevádzková voda sa musí okamžite čerpadlami odstrániť.

Všetky vody odvádzané z tunela, prípadne z plôch zariadenia staveniska, sa musia pri vypúšťaní zbaviť všetkých nečistôt (ropné produkty, kal, cudzorodé látky, nečistoty, atď.) v zmysle platných hygienických predpisov.

V zmysle záverov IGHP (*DSP Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. polprofil, Podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina s.r.o., Žilina, 01/2019*) bude potrebné pre vody vytekajúce z tunela a štôľne overiť ich výdatnosti v suchom a zrážkovom období, overiť ich náchylnosť na inkrustáciu, zmerať základné terénne parametre, laboratórne určiť celkovú tvrdosť, uhličitánovú tvrdosť, nasýtenie vody uhličitánom vápenatým (CaCO_3), vykonať skúšku rozpúšťania mramoru (CaCO_3) (prítomnosť Ca, Mg, K, SO_4 , $\text{Ca}(\text{HCO}_3)_2$, $\text{Na}(\text{OH})$, $\text{Ca}(\text{OH})_2$, H_2CO_3). Hydrogeologické vrty je potrebné zabudovať ako viacúrovňové, s piezometrami minimálne pre kvartér a paleogén. Pri výskyte viac

horizontov podzemnej vody predovšetkým v kvartéri - zosuvnom delúviu, je potrebné zvážiť zabudovanie vrtu aj viac, ako dvomi piezometrami.

V rámci doplnkového prieskumu, resp. pred výstavbou pravého pruhu diaľnice, sa doporučuje zopakovať kontrolu všetkých dostupných studní v okolí trasy diaľnice D3.

Na základe hydrogeologického zhodnotenia podzemných vôd trasa diaľnice D3 nebude ovplyvňovať režim vodárenských zdrojov ani počas výstavby, ani počas prevádzky.

K ohrozeniu kvality podzemných vôd počas prevádzky môže dôjsť v dôsledku havarijných situácií a vplyvom posypových solí pri zimnej údržbe.

IGHP konštatuje, že k ovplyvneniu vôd realizáciou stavby dôjde len v minimálnej miere. K výraznejšiemu ovplyvneniu môže dôjsť pri zakladaní oporných a zárubných múrov založených na mikropilótach, príp. pilótach, taktiež pri budovaní zárezov, zakladaní mostných objektov a budovaní tunelového úseku. Tieto stavebné prvky môžu vytvárať bariéru v prúde podzemnej vody a jej vzduštie.

IV.5.3. Vplyvy na vodný režim mokradí

Počas výstavby diaľnice D3 bude potrebné odvodniť niektoré časti územia, ktoré sú v súčasnosti trvalejšie zamokrené vodou v dôsledku nízkej priepustnosti podložia.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Z genofondových a mokradných lokalít sa v trase stavby diaľnice D3 nachádzajú nasledovné lokality (čísla uvádzame podľa lokalít mapovania biotopov):

- Lokalita 15 – výskyt vstavača mužského (*Orchis mascula*)
- Lokalita 23 Jozefíkov – enkláva zarastajúceho zvyšku rašeliniska s chránenou vachtou trojlistou (*Menyanthes trifoliata*) a ľadencom barinným (*Lotus uliginosus*). V minulosti zistená aj rosička okrúhlohlístá (*Drosera rotundifolia*) a zo živočíchov vretenica obyčajná (*Vipera berus*). Požadované bolo zachovanie hydrologického režimu (premostenie v hornej časti lokality).
- Lokalita 28 Breziny II – vegetácia vysokých ostríc, po okrajoch s porastmi vrúb a osík. Genofondová lokalita výskytu obojživelníkov.
- Lokalita 30 Jelšiny pri Oščadnici – vrbové kroviny a jelšiny pod lesom v Oščadnici. Nová genofondová lokalita - Vysokobylinné mokrade v prielukách s kosatcom žltým (*Iris pseudacorus*) a chráneným ľadencom barinným (*Lotus uliginosus*). Taktiež významné liahnište a refúgium chránených obojživelníkov: mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), rosníčka zelená (*Hyla arborea*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), skokan hnedý (*Rana temporaria*).
- Lokality č.32, 33 – podmäčkané vrbové kroviny, významné pre hniezdenie vtáctva.

Pozn.: Lokality č. 30, 31, 32, 33 sa riešia v rámci nadväzujúceho úseku „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“, nakoľko odpočívadlo Oščadnica, Stredisko správy a údržby Oščadnica a cca 1 km diaľnice, premostenia diaľnice a ostatné prislúchajúce objekty potrebné k správkovaniu daného úseku diaľnice sa stali súčasťou DSP č.2 tohto úseku.

Okresný úrad ŽP Čadca vo svojom vyjadrení (zo dňa 03.08.2012) vzhľadom na stavbou dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny požadujeme pred vydaním stavebného povolenia dopracovanie a prepracovanie PD podľa nižšie uvedených požiadaviek (čísla uvádzame podľa lokalít mapovania biotopov):

- Zachovať dotknuté biotopové a genofondové lokality (č.23. Jozefíkov, č.28. Breziny II, č.30. Jelšiny a vrby pri Oščadnici – cca 2/3 vymapovanej mokradnej lokality v zadnej časti (vrátane podmäčkaných okrajov lúk lokality 29), podľa podmienok aj lok. č.15 - populáciu vstavača mužského (*Orchis mascula*).
- Pre vyššie uvedené biotopové a genofondové lokality zabezpečiť pred začatím stavebných prác v ich okolí dočasné oplotenie, ako aj zachovanie hydrologického režimu lokalít mokradného charakteru (t.j. lok. č.23,28,29). Pre lokalitu č. 23 Jozefíkov oplotiť aj pramenné zdrojnice a zachovať krovité porasty na okrajoch rašeliniska.
- V záujme zachovania genofondovej lokality č.30 riešiť prepracovanie súboru objektov pravostranného diaľničného odpočívadla a jeho náväzných objektov, najmä objekt 103-00

Napojenie SSÚD na diaľnicu D3 a Pomocný stavebný dvor č. 4. - vylúčiť (alebo presunúť v rámci pravostranného odpočívadla diaľnice) pomocný stavebný dvor a zmeniť trasu prístupovej komunikácie k stredisku správy a údržby diaľnic z dosahu mokradi.

- V lokalitách č. 32, 33, s podmáčanými vrbovými krovínami, významnými pre hniezdenie vtáctva zásahy vykonávať iba v rozsahu nevyhnutnom pre líniové objekty; vylúčiť plošné zasypenie vrbní mimo trasy diaľnice a jej násypov. V lokalite č.28 Breziny II. zachovať biotopy vysokých ostríc za vymapovanou líniou.
- Nakoľko stavba zasahuje do lokalít s výskytom chránených druhov rastlín a živočíchov (v lok. č. 15, 23, 28, 30, 31), do ktorých je v zmysle zákona zakázané akokoľvek zasahovať, je potrebná zo zákazov uvedených v § 34 a § 35 zákona výnimka MŽP SR pred vydaním SP.
- Výstavbou diaľnice D3 dôjde k zásahom do vyššie uvedených biotopov národného a európskeho významu (t.j. Lk1, Kr9 a Ls 1.3) a k zmene stavu mokradí, a teda je nutný súhlas orgánu ochrany prírody podľa § 6 ods.2 zákona ako aj podľa § 6 ods.4 zákona pred vydaním SP.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Mapovacími prácami bolo doložené rozsiahlejšie zamokrenie v lokalitách:

- v km 33,300 – 33,350 D3 – v minulosti bolo z časti odvodnené. V súčasnosti je odvodnenie územia riešené vsakovaním vody do podložia a povrchovým odtokom priamo do recipientu – potok Oščadnica. Pôvodný terén je presypaný navážkami hrúbky do 1 m.
- v km 33,400 – 33,700 D3 – **mokrad' pod Oščadnicou** z pravej strany zrealizovaného ľavého jazdného pruhu D3. Ochránené proti odvodneniu je násypom – hrádzou s vodomerným prepacom cca v úrovni terénu. Podzemná voda je dotovaná zrážkami a z blízkeho prolúviálneho komplexu s mierne napätou HPV s výstupom hladiny po narazení o 0,2 až 1,5 m. Hladina podzemnej vody sa nachádza v úrovni cca 0,5-1,2 m p.t.
- v km 34,000 – 34,130 D3 – zamokrené územie s občasnou vodnou hladinou s kyprou rašelinou. Podzemná voda je dotovaná z blízkeho prolúviálneho komplexu s mierne napätou HPV s výstupom hladiny po narazení o 0,6 až 2,8 m. HPV bola v osi diaľnice overená v úrovni cca 1 m p.t.
- v km 34,380 – 34,415 D3 – zamokrené územie s občasnou vodnou hladinou na ploche cca 30 x 20 m. Podzemná voda má mierne napätú hladinu s výstupom o 0,8 m a je dotovaná z blízkeho strmého svahu. Napätú HPV spôsobujú málo priepustné polohy ílov. Ustálená HPV bola v úrovni cca 1,2 m p.t.
- v km 34,550; 34,600; 35,325 D3 – podmočené oblasti s lokálnymi vývermi podzemnej vody. V km 34,600 je podmočené územie so slabým výverom vody na terén. Územie je odvodnené povrchovým rigolom súbežným s D3 do povrchového toku tečúceho pod mostom SO 204-00. V km 35,325 je prameň viazaný na akumuláciu oblasti zosuvu.

Na základe stanovísk príslušných úradov k územnému rozhodnutiu na úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil bolo v rámci DSP upravené technické riešenie lokality – **mokrad' Pod Oščadnicou** tak, aby bol vodný režim v tomto území zachovaný. Ochrana hydrologického režimu je existenčnou podmienkou zachovania prírodných hodnôt tejto významnej mokrade (jej ochrana bola riešená už pri 1. polprofile D3 v riešenom úseku), zároveň je v súlade s protipovodňovými opatreniami pre zadržanie vody v krajine v oblasti horných úsekov tokov. Na základe konzultácie so ŠOP SR, Správa CHKO Kysuce sa vybuduje hrádzka s prepacom na požadovanej úrovni 400,59 m n.m. na zabránenie odtoku vody z územia. Vzhľadom na skutočnosť, že sa nejedná o poľnohospodársky využívaný pozemok, sa miesto štandardnej rekultivácie (vápnenie, organické hnojivá, orba, sejba nepôvodných miešaniek na zelené hnojenie...) použije jednoduchší spôsob nastieľaním vykosenej biomasy z náväzných podmáčaných lúk, čo taktiež prispeje k udržaniu vodného režimu. Lokalita sa počas výstavby oplotí na hranici dočasného záberu tak, aby pri pohybe mechanizmov nedošlo k poškodeniu okolitých porastov a k rozjazdeniu podmáčanej lokality ťažkou technikou.

Taktiež v km 31,936 43 až 32,162 87 D3 je navrhnutá vodiaca stena pre obojživelníky v súlade so špecifikáciou úseku pracovníkmi ŠOP SR Správa CHKO Kysuce.

Na základe dohody medzi NDS a ŠOP SR sa zabezpečí **Projekt revitalizácie mokrade v priestore budúceho odpočívadla Oščadnica**, ktorý bude riešiť možnosť vytvorenia náhradnej plochy pre vytvorenie mokrade. Projekt bude spracovaný a následne zrealizovaný ešte pred, prípadne počas výstavby diaľnice D3.

Vzhľadom k tomu, že od vydania predmetných stanovísk Okresného úradu ŽP Čadca prešiel istý časový odstup, zmenila sa legislatíva i metodiky, nemajú už výpovednú hodnotu, a preto bude potrebné opätovne vyhodnotiť riešené územie v zmysle nových skutočností.

Realizáciou technických opatrení (hrádzka s prepadom) nedôjde k odtoku vody z územia a ovplyvneniu kvality vodného režimu mokrade.

IV.6 VPLYVY NA PÔDU

Priamym negatívnym vplyvom v etape výstavby budú trvalé zábery pôd. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému odstráneniu povrchového humusového horizontu, čím sa naruší celkový pedogenetický proces.

Dočasné zábery pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy diaľnice D3, pre výstavbu mostných objektov, úpravy stavebných objektov, pre stavebné dvory a skládky ornice. Odobratá humusová vrstva pôdy z plôch dočasného a trvalého záberu sa uloží na zemník, po ukončení výstavby sa použije na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch.

Prieskumom v koridore diaľnice D3 sa zistila len plytká vrstva ornice. Iba na niektorých lokalitách je ornica klasifikovaná ako stredne hlboká. Sú to zväčša plochy na nivných usadeninách Kysuce s menším obsahom pôdneho skeletu. Hrúbka ornice (humusovej vrstvy) je od 15 do 25 cm, na viacerých nevyužívaných a rôznymi vplyvmi devastovaných plochách predstavuje humusová vrstva len mačínový horizont hrúbky do 10 cm. Na hrúbku ornice (humusového horizontu) negatívne vplyva predovšetkým povrchové splachovanie na strmých svahoch, koncentrácia odtoku v zárezoch poľných a lesných ciest, erózia výmoľová v bočných údoliach a svahové deformácie (zosuvy), pri ktorých samozrejme dochádza k úplnej deštrukcii pôdneho profilu. Medzi pozitívne faktory patrí kvalitný a hustý trávny kryt a paradoxne aj zmena spôsobu využívania s väčším zastúpením krovín a stromov.

Na základe výsledkov pedologických prieskumov na obe stavby DSP bola stanovená **hrúbka skrývky humusového horizontu na poľnohospodárskej pôde (orná pôda a TTP)** 0 cm, 15 cm, 20 cm a 25 cm vzhľadom na hĺbku humusového horizontu (0 – 20 cm) a kvalitu pôdy (skupina kvality 5, 6, 7, 8 a 9 podľa Prílohy č. 1a 2 k NR SR č.58/2013 Z.z.). Prípustná tolerancia určenej hĺbky skrývky je $\pm 10\%$. Prekročením určenej hĺbky skrývky o viac ako 10 % sa začína znehodnocovať prirodzený úrodnotvorný potenciál chránenej humusovej vrstvy pôdneho profilu.

Nepriamo negatívne pôsobia na kvalitu pôdy predovšetkým stavebné práce vykonávané pri výstavbe diaľnice D3. Takéto vplyvy možno očakávať najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovaní vegetácie, narušovaní stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu diaľnice, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod.. Okrem toho treba počítať s ohrozením chemických vlastností a hygienického stavu pôd v dôsledku akumulácie cudzorodých toxických látok, pohonných hmôt a minerálnych olejov, produkcie odpadov, a i..

Pri výstavbe sa ako prvý úkon budú vykonávať zemné práce s odhrnutím humóznej vrstvy a uložením na skládku. Počas výstavby bude potrebné túto skládku ošetrovať a hlavne zamedziť jej zaburineniu. Pôda uložená na skládkach a pôda hospodársky nevyužívaná (manipulačné pásy - dočasný záber pôdy) nebude počas celej doby výstavby obhospodarovaná, v dôsledku čoho príde k zníženiu biologického potenciálu pôdy. Znamená to, že pri trvalom zábere pôdy, ktorý bude slúžiť pre konštrukciu cestného telesa, sa humózná vrstva odstráni a uloží do depónie. Pri dočasnom zábere pôdy, ktorý slúži pre pracovné a manipulačné pásy pri výstavbe, sa tiež urobí skrývka ornice, resp. humóznej vrstvy a uloží do depónie. V prípade trvalého záberu pôdy sa zhrnutá vrstva použije pre ďalšie stavebné práce -

ohumusovanie svahov cestného telesa, príp. zahumusovanie svahov pri prekonávaní terénnych nerovností. V oboch prípadoch je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou tak, aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Znamená to, že už počas prípravných zemných prác, je potrebné starostlivo dodržiavať hrúbku skrývky humóznej vrstvy a túto nehrnúť do väčšej vzdialenosti ako 20 - 25 m.

Skrývka lesnej hrabanky bude deponovaná na skládkach oddelene od ornice vo vrstve max. 2,5 m. Po skončení výstavby bude v rámci ohumusovania lesná hrabanka vrátená na teleso a príslušné okolie diaľnice D3 v priestoroch lesa.

Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd bezprostredne v okolí diaľnice D3. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy a okraje ciest. Negatívnym javom je taktiež zasoľovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. Do istej miery budú pôdy vystavené taktiež dlhodobému procesu acidifikácie vplyvom kyslých výfukových splodín, ktoré môžu sekundárne vyvolať mobilizáciu rizikových prvkov (Ni) a ich transport v systéme pôda – voda – biota. Všeobecne teda ide o dlhodobé kumulatívne vplyvy cestnej premávky na kvalitu okolitých pôd.

K náhlym negatívnym prejavom na pôdy môže dôjsť pri náhodných haváriách, kedy môže najčastejšie dôjsť k úniku ropných látok, prípadne iných chemických látok a následnému bodovému znečisteniu pôdy. Následky znečistenia je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou plochy.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na pôdu možno hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.

IV.7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy sa prejavujú počas výstavby, ako aj prevádzky diaľnice D3. Okrem priamych zásahov, ktoré sa prejavujú v priamej likvidácii drevín a biotopov, bude dochádzať pri stavebných prácach aj k znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou. Významným potenciálnym vplyvom môže byť znečistenie podzemných a povrchových vôd, ako aj ovplyvnenie vodného a biochemického režimu (predovšetkým pri výstavbe mostných objektov), ktoré môže spôsobiť negatívny vplyv na biotopy a druhy, ktoré sú na to citlivé.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky diaľnice D3 bude negatívne vplývať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Každá ďalšia líniová stavba vytvorí v tomto území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie terestrických cicavcov, vydry, obojživelníkov a vtákov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, vytvorenie podmienok pre voľnú migráciu pod mostnými objektmi) nemožno vylúčiť mortalitu druhov živočíchov.

Taktiež sa vytvoria podmienky pre šírenie ruderalných druhov, nakoľko územia poškodené fragmentáciou sú často obsadzované inváznymi a nepôvodnými druhmi, ktoré sa veľmi expanzívne rozširujú, čím vznikajú nové rastlinné spoločenstvá a nové biotopy.

V období výstavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných prác a pohybu dopravných mechanizmov. Tento vplyv však bude lokalizovaný len na oblasť staveniska. Tieto vplyvy nedosiahnu takú intenzitu, aby mohli pôsobiť na prírodné prostredie mimo areálu stavby.

Zaujímavé územie leží prevažne v antropogénne využívannej krajine v dotyku s existujúcimi významnými komunikačnými koridormi. Možno teda konštatovať, že človekom značne ovplyvnená vegetácia bude v rámci realizácie diaľnice D3 nahradená krajinotvornou zeleňou zloženou z pôvodných druhov stromov a krov.

IV.7.1. Požiadavky na výrub drevín

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy v nasledujúcich kapitolách sú spracované podľa výsledkov častí Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu (DSP D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Ing. L. Ulrych, 08/2010; DSP D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil,

Mgr. Barlog, 09/2020), Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa (DSP, D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 08/2010; DSP, D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2019; 09/2020).

Celkový záber drevín rastúcich mimo lesa v rámci DSP a ich vypočítaná spoločenská hodnota sú vyčíslené v nasledujúcej tabuľke:

Druh zelene	Stromy (ks)	Kríky (m ²)	Stromy (ks)	Kríky (m ²)	Vypočítaná spoloč. hodnota v €
	Inventarizované		Povolenie na výrub		
Úsek Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica					
Cestná*	-	-	-	-	-
Brehová*	-	-	-	-	-
Ostatná*	-	-	-	-	-
Spolu	7686	111898	6366	111898	6 407 515,24
Úsek Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)					
Cestná	553	9235	60	9205	228 687,70
Brehová	446	2250	165	2180	194 461,02
Ostatná	3393	22936	989	22470	1 062 988,05
Spolu	4392	34421	1214	33855	1 486 136,77
Úsek Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 2.)					
Cestná	219	1900	129	1900	133 369,23
Brehová	-	-	-	-	-
Ostatná	799	7600	671	7560	688 617,86
Spolu	1018	9500	800	9460	821 987,09

*v čase spracovania prieskumu (2010) sa inventarizované dreviny nevyhodnocovali ako cestná, brehová a ostatná zeleň

Na základe spracovaných inventarizácií drevín bude nutné požiadať príslušné orgány o vydanie súhlasov na výruby drevín v dotknutých lokalitách v rámci záberov stavby D3 a súvisiacich objektov.

IV.7.2. Druhy fauny a flóry, chránené v zmysle zákona o OPaK

V dotknutom území, predovšetkým v mokradných lokalitách, bol potvrdený výskyt viacerých významných druhov živočíchov, ale aj rastlín. Potvrdené boli nasledovné druhy: mlok hrebenatý (*Triturus cristatus*), mlok bodkovaný (*Lissotriton vulgaris*), rosníčka zelená (*Hyla arborea*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), skokan štíhly (*Rana dalmatina*), ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), vretenica severná (*Vipera berus*), jašterica živorodá (*Zootoca vivipara*), vydra riečna (*Lutra lutra*), kačica chrpľavá (*Anas querquedula*), kačica chrapkavá (*Anas creca*), kačica lyžičiarka (*Anas clypeata*), potápač veľký (*Mergus merganser*), sliepočka zelenonohá (*Gallinula chloropus*), lyska čierna (*Fulica atra*), potápka hnedá (*Tachybaptus ruficollis*), volavka biela (*Ardea cinerea*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*), bocian čierny (*Ciconia nigra*), bocian biely (*Ciconia ciconia*), strnádka trstinová (*Emberiza schoeniclus*). V Jelšínach pri Oščadnici bol zaznamenaný výskyt chráneného druhu ľadenec barinný (*Lotus uliginosus*), či plavúň obyčajný (*Lycopodium clavatum*), ostrica žltá (*Carex flava* agg.).

V trase „Diaľnica D3 Kysucké Nové mesto – Oščadnica“ bol zaznamenaný výskyt viacerých chránených druhov v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov :

- populácie druhu čeľade vstavačovitých **vstavač mužský - *Orchis mascula* subsp. *signifera*** v počte 45 jedincov. Nakoľko populácia zasahuje iba cca 5 m dovnútra stavebného objektu diaľnice D3, kde sú plánované iba svahové úpravy, je potrebné populáciu druhu *Orchis mascula* subsp. *signifera* pred začatím výstavby v teréne zamerať, označiť a úpravu svahu prispôsobiť tak, aby populácia zostala nenarušená. V prípade nemožnosti takéhoto postupu je nevyhnutné žiadať Ministerstvo životného prostredia SR o výnimku zo zákona, druhovej ochrany.
- populácia chráneného, ohrozeného druhu slovenskej flóry **vachta trojlístá - *Menyanthes trifoliata***, rastie na podmáčanom rašelinisku prechodového typu. **Táto plocha bude zachovaná a bude sa nachádzať vo vnútri mimoúrovňovej križovatky.** Pred výstavbou je potrebné v

súčinnosťou s pracovníkmi ŠOP SR ju zamerať, vyznačiť a ohradiť tak, aby výstavba nepoškodila predmetný biotop.

- Navrhnutými technickými opatreniami sa dosiahne dotácia vody, ktorá je nevyhnutná pre existenciu predmetného biotopu. Z pohľadu ochrany prírody s ohľadom na bohatú populáciu druhu *Menyanthes trifoliata* je táto plocha najcennejšou v celom objekte stavby D3.
- druh **plavúň obyčajný** - *Lycopodium clavatum*. Nakoľko táto plocha bude zasiahnutá výstavbou, je nutné postupovať v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, druhovej ochrany.

V prípade zničenia alebo poškodenia chránenej rastliny alebo živočícha alebo jej/jeho biotopu je potrebné okrem súhlasu príslušného obvodného úradu životného prostredia v zmysle § 12 písm. g) zákona, povolenie výnimky zo zákazu v zmysle § 34 a § 35 zákona. Povolenia týchto výnimiek je v kompetencii MŽP SR.

Pre obojživelníky je v priestore lokality mokrad' Pod Oščadnicou v km 33,200 – 33,725 D3 v mieste migrácie obojživelníkov doplnená vodiaca stena pre obojživelníky. Zároveň v rámci DSP bolo navrhnutá ochrana proti odvodneniu – hrádza s vodomerným prepadom cca v úrovni terénu. Taktiež v km 31,936 43 až 32,162 87 D3 je navrhnutá vodiaca stena pre obojživelníky v súlade so špecifikáciou úseku pracovníkmi ŠOP SR Správy CHKO Kysuce.

Špecifickými živočíchmi kategórie C sú na vodu viazané druhy cicavcov – vydra riečna (*Lutra lutra*) a bobor eurázijský (*Castor fiber*). Vydra aj bobor sú zákonom chránené a zároveň sú chránené ako druhy európskeho významu. Migrácia bobra je viazaná výlučne na vodné toky, pričom prekonáva migračné objekty aj bez „suchej cesty“. Úspešná migrácia vydry cez líniovú bariéru je viazaná na vhodné migračné objekty, ktoré obsahujú práve „suchú cestu“. Výskyt vydry je uvádzaný pre celú oblasť povodia rieky Kysuce, významnejšie v jej ľavostranných prítokoch v úseku plánovanej diaľnice D3. Z výhľadom na udržanie priaznivého stavu populácie vydry v tejto oblasti je migračný profil určený na každom pre vydru významnom (výskyt vydry) prítoku rieky Kysuca, ktorý križuje plánovaný úsek D3 a tiež na samotnej rieke Kysuca. V zmysle migračnej štúdie sú priepusty a podmostia prispôbené životným podmienkam pre vydry.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na faunu a flóru budú zmiernené technickým riešením zmeny navrhovanej činnosti, kde boli aplikované odporúčania a požiadavky vyplývajúce zo Záverečného stanoviska MŽP SR na ochranu bioty, stanovísk dotknutých orgánov, ŠOP SR a vykonaných prieskumov.

IV.8 VPLYVY NA KRAJINU, ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Výstavba a prevádzka líniovej stavby akú diaľnica predstavuje, bude mať významný vplyv na krajinu, štruktúru krajiny a jej funkčné využitie v celej trase diaľnice D3, s výnimkou úseku, kde je diaľnica vedená v tuneli Horelica. Výstavbou diaľnice dôjde k zníženiu podielu prírodných prvkov štruktúry krajiny a zvýšeniu podielu technických prvkov štruktúry. Dôjde k zníženiu podielu poľnohospodárskej a lesnej pôdy, tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do chránených častí prírody, k strate pôvodných prírodných hodnôt a k posilneniu bariérového pôsobenia existujúcich líniových prvkov územia výstavbou nového prvku. Predmetné územie je už v súčasnosti pozmenené predovšetkým poľnohospodárskou a inou antropogénnou činnosťou. Údolie Kysuce je na viacerých miestach zarastané zmladenými drevinami a náletmi, ale aj expanzívne sa šíriacimi burinami a inváznymi nepôvodnými rastlinami. Spolu s projektom trasy diaľnice sa navrhuje súbor zmierňujúcich opatrení, ktorých cieľom je vytvoriť optimálne podmienky pre zlepšenie priechodnosti krajiny v lokalite významného migračného koridoru zveri v profile Oščadnica. Vplyv navrhovaných zmien v technickom riešení diaľnice D3 na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny možno hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.

Vplyv na krajinu a estetické vnímanie je možné okrem vegetačných úprav zmierniť aj atraktívnym architektonickým riešením. Kvalitné výtvarné riešenie diaľnice a zariadení na nej umiestnených (odpočívadlo Oščadnica, SSÚD Oščadnica), môže pozitívne ovplyvniť estetickú hodnotu okolitej krajiny,

preto bude potrebné tvarovému, farebnému a materiálovému riešeniu jednotlivých prvkov diaľnice venovať náležitú pozornosť.

Kvantifikácia vplyvov na scenériu krajiny je veľmi špecifická a subjektívna, a preto každý človek môže mať na ňu vlastný pohľad a názor.

Vplyv zmeny navrhovanej činnosti v technickom riešení diaľnice D3 na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny, možno hodnotiť ako porovnateľnú s pôvodne posudzovaným riešením.

IV.9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

IV.9.1. Zásah do území chránených v zmysle zákona o OPAK

Riešený úsek diaľnice D3 prechádza väčšinou územím, v ktorom v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny platí **1. stupeň územnej ochrany**. Iba začiatok stavby v km 31,700 – 33,150 (k.ú. Oščadnica) leží v území s **2. stupňom ochrany – CHKO Kysuce**.

Navrhovaná stavba je v priamom kontakte s významnými lokalitami chránenými v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny – **mokrad' Pod Oščadnicou** (GLf124), **Breziny II** (GLf71), **Jelšiny pri Oščadnici** a **lokality s výskytom podmáčaných vrbových krovín** s výskytom chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov. Slúžia aj ako významné reprodukčné lokality obojživelníkov a refúgium vtáctva.

V prípade výskytu chránených druhov je potrebné ich ešte pred začatím výstavby zamerať, vyznačiť a ohradiť. Výstavbu je potrebné organizovať šetrne s ohľadom na chránené druhy. V prípade nemožnosti takéhoto postupu je nevyhnutné žiadať MŽP SR o výnimku zo zákona, druhovej ochrany. Vykonanie záchranného transferu chránených druhov je nutné uskutočniť v úzkej súčinnosti so ŠOP SR - SCHKO Kysuce.

IV.9.2. Zásah do biotopov európskeho a národného významu

V rámci DSP na jednotlivé úseky D3 bola vypracovaná Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov (DSP D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, Ing. L. Ulrych, 08/2010; DSP D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil, , Mgr. Barlog, 09/2020).

Celkový záber jednotlivých biotopov stavbou diaľnice D3 a vypočítaná spoločenská hodnota biotopov je vyčíslená v nasledujúcej tabuľke:

kód	názov biotopu	Kód Natura 2000	Celková plocha záberu biotopu navrhovanou stavbou (m ²)	Vypočítaná spoloč. hodnota (€)
Úsek Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica				
Ls1.1	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy	91E0*	5380	85227,52
Lk1	Nížinné a podhorské kosné lúky	6510	131887	2801279,88
Lk5			8131	78220,22
Lk10	Vegetácia vysokých ostríc	-	373	2722,90
Kr9	Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek	-	137715	913040,49
Spolu DSP			283486	3880491,01
Úsek Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 1.)				
Kr9	Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek	-	8898	58993,74
Lk1	Nížinné a podhorské kosné lúky	6510	17640	374673,60
Lk3	Mezofilné pasienky a spásané lúky	-	3816	13928,40
Spolu DSP časť 1.			30354	447595,74
Úsek Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (časť 2.)				
Kr8	Vrbové kroviny stojatých vôd	-	8989	59597,07
Kr9	Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek	-	5735	38023,05
Lk10	Vegetácia vysokých ostríc	-	721	5263,30

kód	názov biotopu	Kód Natura 2000	Celková plocha záberu biotopu navrhovanou stavbou (m ²)	Vypočítaná spoloč. hodnota (€)
Ls1.3	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy	91E0*	5871	105208,32
Spolu DSP časť 2.			21316	208091,74

Na základe spracovaných inventarizácií biotopov európskeho a národného významu bude potrebné požiadať príslušné orgány o vydanie súhlasov na zásah do biotopov v rámci záberov stavby D3 a súvisiacich objektov. V rámci stavby diaľnice D3 dôjde k záberom hodnotných biotopov, ktoré predstavujú cenné prírodné spoločenstvá, preto na ich poškodenie, resp. zničenie je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody.

Viacere chránené a vzácne biotopy v blízkosti stavby, u ktorých nedochádza k zásahu, bude nevyhnutné počas výstavby oplotiť, aby sa predišlo ich devastácii napr. prejazdmi ťažkej techniky, uskladnením materiálov a pod..

IV.9.3. Vplyvy na územia Natura 2000

Navrhované „Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ **zasahujú** do vyhláseného územia európskeho významu **SKÚEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou**, ktoré bolo vyhlásené Opatrením MŽP SR č.1/2017 zo dňa 07.12.2017, ktorým sa mení a dopĺňa výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14.07.2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. Rozprestiera sa na ploche 44,890 ha a zasahuje do k.ú. Horelica, Krásno nad Kysucou a Oščadnica.

Vyhlásené bolo na ochranu biotopov: 6430 – Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpského stupňa; 91E0 – Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a druhov: hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), hlaváčka podunajská (*Hucho hucho*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), pľz zlatistý (*Sabanejewia aurata*), vydra riečna (*Lutra lutra*).

Najbližšími ďalšími územia európskeho významu sú **SKÚEV0831 Zemanovská sihla**, **SKÚEV0834 Ľadonhora** a **SKÚEV0836 Zákopčianske lúky**, ktoré boli taktiež vyhlásené Opatrením MŽP SR č.1/2017 zo dňa 07.12.2017. Vzdialené sú minimálne 3200m od navrhovanej stavby diaľnice D3.

Najbližšími chránenými vtáčimi územia sú **SKCHVÚ Horná Orava** a **SKCHVÚ Malá Fatra**, ktoré sú však v dostatočnej vzdialenosti (niekoľko desiatok km) od predmetnej diaľnice D3 v navrhovaných úsekoch.

V čase spracovania tohto Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti dala NDS a.s. vypracovať Primerané posúdenie zámeru na sústavu Natura 2000 pre celú trasu diaľnice D3, aby sa plnohodnotne posúdili vplyvy jednotlivých úsekov diaľnice D3 na územia Natura 2000, ale aj ich kumulatívne vplyvy a integrita v kontexte celého územia Kysúc a jeho medzinárodného prepojenia. Pretože veľké šelmy migrujú nielen medzi orografickými celkami a chránenými územia Slovenska (CHKO Kysuce, SKUEV0288 Kysucké Beskydy, SKUEV0834 Ľadonhora, SKUEV0642 Javornický hrebeň, SKUEV0102 Čertov, SKUEV0657 Malý Polom), ale aj Poľska (Beskid Żywiecki PLH240006) a Českej republiky (Beskydy CZ0724089). Z tohto pohľadu je dôležitý obsah Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín: Čl.10: „Členské štáty sa usilujú tam, kde to považujú za potrebné, vo svojej politike územného plánovania a rozvoja, a najmä z hľadiska zlepšenia ekologickej koherencie sústavy Natura 2000, o podporu riadenia krajinných prvkov, ktoré majú hlavný význam pre divokú faunu a flóru. Takéto vlastnosti sú tie, ktoré sú charakterom svojej lineárnej a súvislej štruktúry (ako sú rieky s ich brehmi alebo tradičné systémy označovania hraníc polí) alebo svojou funkciou odrazových mostíkov (ako sú rybníky alebo malé lesy) dôležité pre migráciu, rozptýlenie a genetickú výmenu voľne žijúcich druhov.“

Kumulatívne vplyvy

Posúdenie kumulatívnych vplyvov na územia sústavy Natura 2000 je nevyhnutné najmä z pohľadu migrácie veľkých šeliem, nakoľko posudzovaný úsek diaľnice D3, ale aj ďalšie úseky, na ktoré sa napája

predmetný úsek D3, vedú lokalitami mimo zastavané územia, kde je relevantnosť posudzovania vplyvov (vrátane kumulovaných vplyvov) podstatná, a to predovšetkým v miestach križovania s terestrickými biokoridormi nadregionálneho významu. Ide o lokality veľmi dôležité pre migráciu veľkých šeliem v rámci troch štátov (Slovenska, Českej republiky a Poľska), a to medzi jednotlivými územiaми európskeho významu, vyhlásených práve na ochranu veľkých šeliem.

Výstavba nových úsekov diaľnice D3 a rýchlostnej cesty R5 spôsobí rozšírenie dopravného koridoru na úkor biotopov chránených živočíchov a vytvorí v niektorých úsekoch pre vyššie cicavce (šelmy) migračnú bariéru.

V rýchlo sa meniacej krajine, kde urbanizácia prírodného prostredia spolu s líniovými stavbami, ktoré limitujú disperziu chránených druhov fauny, je dôležité zachovať a zabezpečiť posledné existujúce biokoridory. Zabezpečiť ich priechodnosť a konektivitu s orografickými celkami a sústavou území európskeho významu Natura 2000, čo je aj záväzkom Slovenska voči EÚ a ochrane prírody v nej.

Identifikované trasy migračných koridorov je nutné chrániť pred zástavbou a zachovávať, prípadne dosadiť vhodný vegetačný porast, ktorý zabezpečí lepšiu prepojenosť cez nivu rieky Kysuca. Samotná výstavba predmetného úseku diaľnice D3, ruch a neustály pohyb ľudí bude pôsobiť rušivo na väčšinu živočíchov v okolí.

Integrita území Natura 2000

Významné vplyvy na celistvosť (integritu) lokalít sústavy Natura 2000 nie sú v predpisoch EÚ definované. V rámci členských štátov EÚ existuje konsenzus v tom, že významný vplyv na integritu lokality nastáva vtedy, ak je preukázaný významný negatívny súhrnný záver o vplyve hodnoteného zámeru na jeden z jeho predmetov ochrany.

Ako už bolo uvedené, či dôjde, resp. nedôjde k ohrozeniu integrity území sústavy Natura 2000, zhodnotí primerané posúdenie zámeru na sústavu Natura 2000 pre celú trasu diaľnice D3, ktoré sa toho času spracováva.

Zmena navrhovanej činnosti bude mať vplyv na chránené územia, nakoľko dochádza k čiastočnému zásahu do CHKO Kysuce, územia európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou, biotopov európskeho a národného významu a podmáčaných plôch (genofondových lokalít) s výskytom chránených druhov rastlín a živočíchov.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na chránené územia sú akceptovateľné a vyvážené verejným záujmom, pre ktorý sa diaľnica D3 stavia. Na oboch úsekoch diaľnice D3 sú navrhnuté zmierňujúce opatrenia, ktoré podporia ochranu biotopov a chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov. Zároveň je potrebné upozorniť na skutočnosť, že prieskumné práce (inventarizácia biotopov) vykonané v roku 2010 v úseku D3 Kysucké N. Mesto – Oščadnice vzhľadom na časový odstup už významným spôsobom stratili na aktuálnosti.

IV.10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

V území, ktoré je dotknuté výstavbou diaľnice D3, sa vyskytujú viaceré prvky územného systému ekologickej stability. Vplyvy na jednotlivé prvky ÚSES závisia od ich priestorového usporiadania a od veľkosti zásahu pri stavebných prácach. Priamymi vplyvmi navrhovanej diaľnice na prvky ÚSES sú: fragmentácia, zníženie funkčnosti prvku, bariérové pôsobenie v biokoridoroch. Zahusťujúca sa dopravná infraštruktúra, ako aj rozrastajúca sa sídelná zástavba, predstavujú prakticky neustály nárast bariérového efektu, ktorý sa prejavuje aj v genetickej izolácii niektorých populácií živočíchov.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Predmetný úsek diaľnice D3 je kolízií s nadregionálnym hydrickým biokoridorom NRBK II Kysuca – Čierňanka a regionálnymi biokoridormi RBK II a RBK VI (tok Bystrice). Zároveň je tu diaľnica D3 v priamom kontakte s genofondovou lokalitou Horné Vežiská.

Migračná štúdia počas DSP (2010) v hodnotenom území nebola spracovaná.

Mostné objekty ponad vodné toky a údolia zabezpečujú konektivitu krajiny po oboch stranách líniovej stavby, umožňujú migráciu živočíchov v trasách prirodzených koridorov. V rámci stavby sa počíta s vybudovaním nasledovných mostných objektov ponad prírodné prekážky:

- 203-00 Most na D3 nad potokom Lodnianska v km 22,313
- 206-00 Most na D3 nad Marusovým potokom v km 23,322
- 209-00 Most na D3 nad Drozdovým potokom v km 26,850
- 209-10 Most na preložke cesty I/11 nad Drozdovým potokom
- 210-00 Most na D3 nad bezmenným potokom v km 27,955
- 210-10 Most na preložke cesty I/11 nad bezmenným potokom
- 212-00 Most na D3 nad údolím v km 29,728
- 213-00 Most na D3 nad údolím rieky Bystrica v km 30,793
- 214-00 Most na ceste I/11 v km 30,722 D3

Ďalšími objektmi, ktoré umožňujú migráciu živočíchov, najmä menších druhov cicavcov a obojživelníkov, sú priepusty. Priepusty slúžia primárne na prevedenie vody v miestach križovania s vodnými tokmi, umelými kanálmi, roklinami a pod., po ktorých odteká povrchová voda v čase dažďa a topenia snehu, alebo na vhodných, zvyčajne najnižších miestach terénu, na prepustenie vody pod zemným telesom komunikácie. Priepusty môžu slúžiť aj na migráciu drobných živočíchov kategórie C a D.

SO 208-00 Most na ceste III/011087 nad diaľnicou D3 v km 24,521 predstavuje zásah do genofondovej lokality Horné Vežiská (zároveň biotopu národného významu Kr9 Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek). Tento vplyv však bol minimalizovaný predĺžením predmetného mosta, čím sa zásah do genofondovej lokality výrazne zmenšil. Realizovaním zmierňujúcich opatrení vykonaných v úzkej súčinnosti so ŠOP SR – Správa CHKO Kysuce (dočasné oplotenie, monitoring a odstránenie invázných drevín, spätná rekultivácia a pod.), môžeme konštatovať, že navrhovaná zmena predstavuje riešenie s miernym vplyvom.

Taktiež SO 216-00 Most na vetve F v Krásne nad Kysucou zabezpečujúci prepojenie cesty I/11 s diaľnicou D3 bude plniť funkciu migračného koridoru pre obojživelníky v zmysle požiadaviek ŠOP SR.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Predmetný úsek diaľnice D3 je kolíziou s nadregionálnym hydrickým biokoridorom NRBK II Kysuca – Čierňanka a hydricko-terestrickým biokoridorom RBK II., ktorý sa nachádza na rozhraní k.ú. Horelica a Oščadnica. Zároveň je tu diaľnica D3 v priamom kontakte s genofondovou lokalitou Pod Oščadnicou. Migračná štúdia v hodnotenom území vyhodnotila dva migračné profily: migračný profil „Oščadnica“ (predovšetkým pre kategórie živočíchov A, B) a migračný profil „Horelica“, ktorý je už v súčasnosti veľmi obmedzený funkčne kvôli zástavbe v juhozápadnej časti profilu (čiastočná migračná priepustnosť pre kategórie B, významná migrácia živočíchov kategórie D). V rámci migračného profilu „Oščadnica“ sú navrhnuté mostné objekty SO 202-00, 209-00 a 210-00. V rámci migračného profilu „Horelica“ je navrhnutý most SO 206-00. Migračná štúdia po identifikovaní a vyhodnotení migračných profilov konštatovala, že súčasný stav migračných objektov (ich veľkosť a pozícia) spĺňajú dostatočné parametre pre zabezpečenie migračnej priepustnosti územia a ochranu migrácie fauny.

Mostné objekty ponad vodné toky a údolia zabezpečujú konektivitu krajiny po oboch stranách líniovej stavby, umožňujú migráciu živočíchov v trasách prirodzených koridorov. V rámci stavby sa počíta s vybudovaním nasledovných mostných objektov ponad prírodné prekážky:

- 202-00 Most na diaľnici nad potokom Oščadnica v km 33,210
- 204-00 Most na diaľnici nad MK a potokom v km 34,505
- 205-00 Most na diaľnici nad údolím v km 35,015 (nad zosuvom)
- 206-00 Most na diaľnici nad údolím v km 35,600
- 207-00 Most na diaľnici nad údolím v km 36,000
- 209-00 Most na diaľnici v km 33,654
- 210-00 Most na preložke cesty I/11 v km 0,298

Ďalšími objektmi, ktoré umožňujú migráciu živočíchov, najmä menších druhov cicavcov a obojživelníkov, sú priepusty. Priepusty slúžia primárne na prevedenie vody v miestach križovania s vodnými tokmi, umelými kanálmi, roklinami a pod., po ktorých odteká povrchová voda v čase dažďa a topenia snehu, alebo na vhodných, zvyčajne najnižších miestach terénu, na prepustenie vody pod zemným telesom komunikácie. Priepusty môžu slúžiť aj na migráciu drobných živočíchov kategórie C a D. Na základe podkladov z migračnej štúdie boli priepusty, pokiaľ to bolo z priestorového hľadiska možné, upravené, aby umožnili migráciu obojživelníkov obojstranne.

- Priepust v km 34,055 570 - predĺženie existujúceho rúrového priepustu DN1200 dĺžky 28,32 m. Celková dĺžka priepustu je 41,85 m. Migrácia obojživelníkov je zabezpečená obojstranne, priepust je bez kalovej jamy.
- Priepust v km 34,238 630 - vybudovanie nového železobetónového rúrového priepustu DN1200 dĺžky 35,35 m, ktorý zabezpečuje odvodnenie zrážkových vôd časti Horelica. Migrácia obojživelníkov je zabezpečená obojstranne, kalová jama na vtoku priepustu je z ľavej strany upravená v sklone 1:3 a dno kalového priestoru je upravené šikmým nábehom tak, že maximálny rozdiel na vtoku do priepustu je 10 cm.
- Priepust v km 34,342 380 - výmena a výškovú úprava existujúceho rúrového priepustu DN1200. Existujúci ŽB priepust sa nahradí novým priepustom DN 1200 zo sklolaminátových rúr. Dĺžka priepustu je 32,91 m. Migrácia obojživelníkov je zabezpečená obojstranne, priepust je bez kalovej jamy.

Počas výstavby diaľnice D3 v posudzovanom úseku dôjde k zásahu do biokoridorov, čo sa prejaví predovšetkým odstránením brehových porastov a úpravou brehov potoka Oščadnica. Ide skôr o nepriame vplyvy, ktoré budú ovplyvňovať kvalitu biokoridoru (napr. čiastočné výrubu drevín, zmenené svetelné podmienky, dočasné oplotenie a pod.).

Počas prevádzky diaľnice D3 vznikne pod spomenutými mostnými objektmi dostatočný priestor pre migráciu živočíchov. Migračná trasa v profile „Oščadnica“ sa za mostom 210-00 priamo napojí na tok rieky Kysuca. Z opusteného telesa cesty I/11 bude odstránená vozovka a podklad bude tvoriť rastlý terén. Zo severovýchodnej až východnej strany je v rámci stavby navrhnutá navádzacia zeleň, tvorená súvislým pásom lesa, ktorý bude v rámci stavby upravený a doplnený vegetačnou výsadbou, predovšetkým pozdĺž navrhovaného oplotenia obory tak, aby sa maximálne eliminovali jej rušivé vplyvy. Za účelom navedenia zveri k migračnému objektu sa v rámci objektu 041-00 navrhuje radová výsadba krov druhu *Salix purpurea* - vĺba purpurová v počte 100 ks pozdĺž navrhovaného oplotenia. Výsadba sa vykoná na rastlom teréne bez predchádzajúcej úpravy. Zároveň sa pre obojživelníky doplní vodiaca stena a špeciálne oplotenie s HDPE fóliou.

Po sprevádzkovaní diaľnice D3 bude intenzita dopravy na ceste I/11 niekoľkonásobne nižšia, avšak je predpoklad, že stále bude dochádzať ku stretom s migrujúcimi živočíchmi. Celkovo možno skonštatovať, že mortalita na existujúcej ceste I/11 sa zníži a mortalita na diaľnici D3 bude vďaka navrhovaným objektom a ich parametrom minimálna. V rizikových úsekoch v km 415,900 – 416,200 v oboch smeroch pre úsek I/11 sa umiestni dopravná značka „pozor zver“ a celá diaľnica D3 bude oplotená. Vybudovanie diaľnice D3 bude mať pozitívny vplyv na zabezpečenie priestupnosti územia pre voľne žijúce živočíchy.

V rámci celej stavby diaľnica D3 je navrhovaný aj ekodukt v okrese Čadca, v k.ú. obce Svrčinovec. Stavba je situovaná v km 0,465 cesty I/11 a je tvorená navrhovaným mostným objektom ponad cestou I/11 a druhým mostným objektom ponad Šlahorovým potokom. Oba mostné objekty sú tvorené rovnakou samostatnou konštrukciou, ktorá prevádza priestor šírky 80,0 m umožňujúcu migráciu zveri cez jestvujúcu cestu I/11 a Šlahorov potok s priamym napojením na ekodukt nad ŽSR. Celková šírka každého mosta je 120,0 m, rozpätie mostov je 20,80 m.

Trasa diaľnice D3 je v prevažnej miere vedená poľnohospodárskymi a lesnými pozemkami, kde je predpoklad migrácie zveri. V zmysle záverov migračnej štúdie sa navrhuje oplotenie min. výšky 2,0 m, zapustené 30 cm pod úroveň okolitého terénu. Pletivo bude uzlové, odstupňované podľa veľkosti ôk od najmenšieho naspodku až po najväčšie hore. Pre drobné živočíchy sa používa pletivo prichytené v

dolnej tretine k štandardnému plotu. Toto pletivo má hustejšie oká (2,5 x 2,5cm alebo 2 x 2cm alebo 2,5 x 1,3cm), a tak bráni vnikaniu menších živočíchov smerom na vozovku. Výnimku bude tvoriť pletivo v km 33,300 – 33,700 vpravo, v mieste mokrade Pod Oščadnicou, kde je oplotenie umiestnené na hrádzke, ktorá drží úroveň hladiny vody v močiaroch. Táto časť oplatenia bude mať oká po celej výške rovnaké (10 x 10 cm). V tejto časti je ochrana proti preliezaniu živočíchov na svahy zabezpečená vodiacou stenou pre obojživelníky (lokalita Mokrad' pod Oščadnicou). Oplatenie je ukončené na konštrukciách, ktoré plnia funkciu prekážky, ako sú napr. oporné a zárubné múry, protihlukové steny a opory mostných objektov (vrátane mostných krídiel) na dotyk, t.j. bez medzier.

Celkovo je možné konštatovať, že v celej dĺžke hodnotenej trasy diaľnice D3 sú navrhnuté stavebné objekty s dostatočnými rozmermi a vzdialenosťami od zástavby, ktoré spĺňajú požiadavky kladené na migračné objekty príslušných kategórií. Priechodnosť hodnotenej trasy diaľnice D3 je navrhovanými objektmi kvalitne zabezpečená pre všetky kategórie migrujúcich živočíchov.

Migračný priestor v migračných objektoch je potrebné vhodným spôsobom chrániť proti vjazdu poľnohospodárskej a lesnej techniky, prípadne iných motorových či nemotorových vozidiel. Jazda cez migračný priestor zvyšuje rušivé vplyvy na živočíchy a znižuje celkový migračný potenciál objektu. V extrémnom prípade, môže úplne znefunkčovať migračný objekt. Rovnako jazda vozidiel narušuje pachové stopy migrujúcich živočíchov. Zároveň môže narušiť nespevnený povrch migračného objektu.

Zmena navrhovanej činnosti vytvára podmienky pre bezkolíznú migráciu zveri vybudovaním mostných objektov umožňujúcich migráciu, úpravou priepustov pre migráciu obojživelníkov a menších cicavcov, vybudovaním vodiacich stien pre obojživelníky, oplatením diaľnice a cesty I/11, výsadbou navádzacej zelene s doplnenými vegetačnými výsadbami.

IV.11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Najvýznamnejší vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme predstavuje záber pôdy. Vzhľadom na jej rozsah bude mať vplyv aj na poľnohospodársku výrobu. Ďalším vplyvom je rozdelenie kompaktných plôch ornej pôdy a TTP. V rámci stavby diaľnice D3 sú zabezpečené prístupy na stavbou rozdelené pozemky, napr. výstavba poľných ciest.

Realizáciou navrhovanej činnosti sa vytvoria optimálne podmienky pre skvalitnenie dopravných pomerov v území, čo sa sekundárne prejaví v rozvoji nových ekonomických aktivít. Hospodársky rozvoj územia je závislý aj od kvalitnej dopravnej infraštruktúry.

Vo vzťahu k doprave, pri rozšírení ponuky infraštruktúry o diaľnicu D3 zákonite dôjde k nárastu dopravného zaťaženia. Zo súhrnného hľadiska je možné konštatovať, že diaľnica D3 v riešenom území zníži celkový objem dopravy predovšetkým na ceste I/11, sekundárne aj na cestách II. a III. triedy vo významných hodnotách. Dané zníženie bude mať výrazný vplyv na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, či kvalitu života v dotknutých obciach.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na urbánny komplex, využívanie zeme a dopravu možno hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.

IV.12 VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY

Trasa navrhovanej stavby nie je v kolízii s kultúrnymi pamiatkami zapísanými v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (ÚZPF).

IV.13 VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Stavebnou činnosťou a s ňou spojenými zemnými prácami, dochádza častokrát k narušeniu archeologických nálezov. Aby sa v priebehu zemných alebo stavebných prác predišlo zničeniu archeologického náleziska, a tým k strate národného kultúrneho dedičstva, je potrebné lokality

metódami archeologického výskumu preskúmať, a to v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom konkrétnej stavby.

Územie, ktorým prechádza trasa diaľnice je z pohľadu archeologického bádania málo preskúmaná a z tohto dôvodu je nutné predpokladať, že počet archeologických lokalít, ktoré budú v priebehu Predstihového archeologického výskumu 1. a 2. etapy identifikované, sa zvýši.

Na základe vykonaného prieskumu je výskyt archeologických lokalít v rozsahu stavby pravdepodobný. Plocha takmer celej trasy plánovanej komunikácie je poľnohospodársky neobrábaná, a tým pre archeológov neprístupná a neznáma. Náleziská boli v záujmovom území detegované len vďaka systematickým povrchovým zberom a prieskumom, pričom regulárne archeologické výskumy sú evidované len sporadicky. Tieto boli zväčša priestorovo ohraničené plochou stavebnej činnosti. Časť nálezov je staršieho dáta, resp. malej preukaznej hodnoty a dnes už presnejšie nelokalizovateľná. Uvedený počet archeologických lokalít, ktoré ležia priamo v telese diaľnice alebo v jej bezprostrednej blízkosti preto nemusí byť konečný. V súvislosti s historickým osídlením regiónu nemožno vylúčiť výskyt nových archeologických nálezov, resp. situácií, ktoré by mohli priniesť ďalšie poznatky o rozsahu a štruktúre už známych sídliskových areálov. Keďže nevhodné vegetačné podmienky neumožnili realizovať povrchový prieskum v úplnom rozsahu trasy, je možné, že sa počas realizačných prác objavia nové archeologické lokality mimo a v prioritných oblastiach, ktoré sú zvýraznené na mapách.

Spracovateľ archeologického prieskumu odporúča zabezpečiť odborný archeologický dohľad počas odhumusovania celej trasy diaľnice, rovnako ako pri ostatných zemných a výkopových prácach. Zároveň odporúča realizáciu záchranného archeologického výskumu spojeného s výberovým geofyzikálnym prieskumom a sondážou v rozsahu vyznačeného areálu predpokladaných nálezísk.

Na základe výsledkov takéhoto podrobného prieskumu bude vypracovaný harmonogram so stanovením začiatku archeologického výskumu na jednotlivých náleziskách. Spravidla pre zabezpečenie preskúmania archeologického náleziska a nenarušenie stavebných prác je potrebné výskum realizovať minimálne 3 mesiace pred začiatkom výstavby (mimo mesiacov december – február). Výsledkom realizovaného archeologického výskumu budú terénne práce zamerané na podrobnú dokumentáciu archeologických nálezísk, zaistenie nálezov, ich evidencia a laboratórne spracovanie.

Doteraz zaevidované archeologické náleziská, ktoré sú situované v blízkosti a širšom okolí, svojim charakterom nezabraňujú výstavbe diaľnice. Avšak je nutné náležite zabezpečiť ich archeologický výskum a postupovať v zmysle zákona 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

Následne v rámci stavebných prác bude potrebné:

- objednávatel'/realizátor zemných a stavebných prác si pre každú akciu vyžiada rozhodnutie o vykonaní záchranného archeologického výskumu od príslušného krajského pamiatkového úradu SR (KPÚ),
- zabezpečiť prednostné majetkové vysporiadanie pozemkov na úsekoch označených ako archeologické náleziská,
- na miestach, kde budú realizované plánované zemné práce s dôrazom na vyznačené úseky vykonať podrobný archeologický výskum kombinovaný so sondážou a geofyzikálnym prieskumom,
- objednávatel'/realizátor zemných a stavebných prác si v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom zemných a stavebných prác, zabezpečí oprávnenú osobu na vykonanie výskumu, ktorou je podľa § 36 ods. 2 zákona č. 49/2002 Archeologický ústav SAV Nitra, resp. iná právnická osoba, ktorá vlastní oprávnenie vydané Ministerstvom kultúry SR,
- objednávatel'/realizátor vytvorí priaznivé podmienky pre uskutočnenie archeologického výskumu (umožnenie vstupu na pozemok za účelom obhliadky výkopových prác, záchrany a dokumentácie archeologických situácií a nálezov),
- v mieste výskytu archeologických nálezísk zabezpečiť odstránenie ornice buldozérmi a podorničia zemnými strojmi s plochou svahovacou lyžicou (UDS a pod.) pod dohľadom archeológa, ideálne 3 mesiace pred začiatkom výskumu,

- zabezpečiť odhumusovanie celej trasy (ak je to technicky možné) iba za prítomnosti archeológa - osoby s osobitnou odbornou spôsobilosťou na konanie archeologického výskumu a to najmenej 3 mesiace pred plánovaným začiatkom realizácie stavby,
- v harmonograme stavby vyčleniť časový priestor na realizáciu jednotlivých archeologických výskumov (podľa tejto správy).

Vplyv navrhovanej zmeny na archeologické lokality možno hodnotiť ako porovnateľný s pôvodne posudzovaným riešením.

IV.14 VPLYVY NA PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ A VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY

Paleontologické náleziská a významné geologické lokality nebudú výstavbou diaľnice D3 ovplyvnené, nakoľko sa v riešenom území nevyskytujú.

IV.15 VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY (MIESTNE TRADÍCIE)

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ako sú napr. miestne tradície, topografické miestne názvy, historická sociálna štruktúra a pod., nebudú výstavbou diaľnice D3 ovplyvnené.

IV.16 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY NAVRHovANEJ ČINNOSTI

Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže spoločne s okolitými aktivitami významne prejavíť v prípade hlukovej situácie, imisií, dopravnej záťaže a konektivity dotknutého územia.

Z rozvojových zámerov dotknutých miest a obcí sú relevantné plánované stavby infraštruktúry, rozvojové plochy bývania a priemyselné areály, pri ktorých je problematická etapa výstavby, ako aj prevádzky. Všeobecne najväčším problémom bude vysoká priestorová fragmentácia územia a záber biotopov spolu s nárastom hlukového znečistenia pri niektorých typoch stavieb.

V súvislosti s prevádzkou diaľnice D3 je potrebné počítať s možným kumulatívnym účinkom hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Negatívny účinok vplyvov tranzitnej dopravy (spolu s miestnou dopravou), ktorá v súčasnosti vedie intravilánmi dotknutých miest a obcí, bude výrazným spôsobom eliminovať prevádzka diaľnice D3. Plynulosť dopravy na diaľnici D3 významne prispeje k zníženiu hlukovej záťaže a produkcií emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia spolu s bezpečnosťou chodcov i cyklistov v intraviláne miest a obcí.

Kumulatívny vplyv hluku

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou diaľnice D3 je potrebné počítať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na diaľnici D3, zo zbytkovej dopravy na ostatnej cestnej sieti (najmä ceste I/11) a dopravy na železničnej trati. Nakoľko prírodné pomery neponúkajú veľké priestorové možnosti zmeny vedenia týchto líniových stavieb, pretože limitujúcim faktorom sú najmä okolité pohoria a rieka Kysuca, ku kumulácii hluku dochádza v celom riešenom území, okrem úseku vedenia diaľnice v tuneli Horelica. Ďalším zdrojom hluku je aj Betonáreň v Krásne nad Kysucou, pretože hluk z mechanizmov počas prevádzky dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, nakladanie atď.).

Kumulatívny vplyv na ovzdušie

Z hľadiska kumulatívnych účinkov látok znečisťujúcich ovzdušie bude v území pôsobiť zároveň líniový zdroj znečistenia ovzdušia v podobe diaľnice D3 spolu s nadväzujúcimi úsekmi D3, priebežná cesta I/11 so zbytkovou dopravou, Betonáreň Krásno nad Kysucou, píla spoločne s areálom Lesostav, lokálne vykurovacie zdroje v intravilánoch miest a obcí a sezónne aj poľnohospodárske práce.

Napriek uvedenému, súvislá sieť rýchlostných ciest a diaľnic má pomôcť celkovému zníženiu emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, a to skrátením vzdialeností medzi jednotlivými významnými zdrojmi a cieľmi dopravy, znížením celkovej spotreby pohonných látok, skvalitnením podmienok jazdy – zvýšením plynulosti jazdy, zvýšením bezpečnosti premávky. V konečnom dôsledku sa očakáva, že

výstavba siete rýchlostných ciest a diaľnic bude mať pozitívny vplyv na zníženie úrovne znečistenia ovzdušia.

Kumulatívny bariérový vplyv

Kumulatívny účinok všetkých líniových stavieb v území zvýši bariérový efekt v migrácii zveri. Na základe záverov migračnej štúdie boli v trase navrhovanej zmeny navrhnuté alebo upravené stavebné objekty, ktoré vytvoria priaznivé podmienky pre migráciu zveri. Boli upravené rozpätia mostných objektov a parametre priepustov v miestach lokálnych migračných koridorov, ktoré budú slúžiť na voľnú migráciu drobných živočíchov.

Diaľnica D3 vytvára bariéru v záujmovom území, ktorá je však na viacerých miestach prerušená vedením trasy D3 na mostných objektoch s priaznivými migračnými parametrami a systémom priepustov v miestach lokálnych vodných tokov, ktoré slúžia na umožnenie migrácií drobných živočíchov. V trase najvýznamnejšieho biokoridoru v území, ktorým je biokoridor nadregionálneho významu Kysuca – Čierňanka spolu s hydrickým regionálnym biokoridorom RBk VI. Bystrica a hydricko-terestrickým biokoridorom RBk II., ktorý sa nachádza na rozhraní k.ú. Horelica a Oščadnica, už v súčasnosti existujú dve líniové bariéry – železnica a frekventovaná cesta I/11, ktorých efekt zvyšuje aj zástavba miest a obcí. V zmene navrhovanej činnosti sú v týchto lokalitách vytvorené priaznivé podmienky na trase D3 na prechod územím – popod mostné objekty, cez priepusty a ponad tunel Horelica s dĺžkou 584 m.

Kumulatívny vplyv v súvislosti nadväzujúcich úsekov diaľnice D3 a cesty I/11

Hlavnou cestnou komunikáciou v dotknutom území je cesta I. triedy I/11, ktorá prechádza do ľavej polovice diaľnice D3 (I/11A) spolu s existujúcou ľavou tunelovou rúrou tunela Horelica. V tomto úseku je zákaz predbiehania a vzhľadom na vysokú intenzitu kamiónovej dopravy dochádza hlavne v klimaticky náročných podmienkach k spomaleniu, až k zastaveniu dopravy, čo vzhľadom na tunelový úsek predstavuje vážne riziko bezpečnosti. V tomto úseku dochádza často k vylúčeniu dopravy cez tunel Horelica, čím je celý objem dopravy (najmä tranzit) vedený po ceste I/11 intravilánom mesta Čadca.

V prípade, že nedôjde k realizácii navrhovanej investície D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil a D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica s vybudovaním nadväzujúcich diaľničných úsekov, bude predmetný úsek D3 predstavovať „dopravný lievik“ a riziko dopravných kolapsov. Okrem toho je potrebné počítať zrejme aj so zvyšovaním dopravnej nehodovosti a častou obnovou povrchov vozoviek.

Tiež je potrebné vziať do úvahy vybudovanie diaľnice D3 ako celku od hraníc s Poľskom až po napojenie na diaľnicu D1. Pretože absenciou ktoréhokoľvek úseku D3 dôjde k presmerovaniu „dopravného lievika“ do miest, kde sa bude celý objem dopravy realizovať po ceste I/11. Najrizikovejším miestom bude, a už aj momentálne je, svetelná križovatka v Radoli v úseku D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto.

Zároveň pri akejkoľvek vážnejšej dopravnej nehode na ceste I/11 v celom úseku budúceho diaľničného koridoru D3 sa vytvárajú dlhé kolóny áut, pretože v niektorých úsekoch neexistuje alternatívna trasa na spojnici Žilina – Čadca. Obdobná situácia platí v čase zhoršenia poveternostných podmienok, v poslednom období v čase snehových kalamít a povodní, kedy vodiči zostali dlhšiu dobu uväznení na ceste I/11.

Kumulatívne vplyvy s inými zámermi

- „Program modernizácie tratí Bratislava - Žilina - Košice, Žilina - Bratislava" (ŽSR) - porovnaním podkladov z trasy železničnej trate vyplynulo, že diaľnica D3 sa s touto stavbou nedostane do kolízie
- Výhľadovo je pripravovaná akcia „Vážska vodná cesta, severné prepojenie Váhu" (SVP, š.p., Povodie Váhu). Po preverení dostupných podkladov vyplýva, že stavba diaľnice D3 križuje pripravovaný zámer v km 34,200. Vzhľadom k tomu, že príprava projektu VVC je oproti príprave diaľnice v meškaní, bude potrebné v prípade prispôbiť stavbu VVC diaľnici D3.
- Spoločnosť SSE – D a.s. Žilina pripravuje stavbu "SW 4804 – ČADCA – HORELICA, Zah. TS Horelica – Stred", ktorej predmetom sú elektrické distribučné vedenia. Trasa vedení križuje diaľnicu D3 v

km 34,861, kde prechádza popod navrhovaný PJP D3. Počas prípravných prác na DSP bolo kríženie koordinované s SSE-D (v zastúpení projektantom stavby, spoločnosti MONDEZ, s.r.o.).

- "Zásobovanie vodou, odkanalizovanie a čistenie odpadových vôd regiónu stredné Kysuce". Spoločnosť SEVAK a.s. Žilina v čase prípravy DSP začala s realizáciou predmetného projektu. Niektoré časti na ZÚ v k.ú. obce Oščadnica boli v kolízii s objektami D3, riešenie bolo so spracovateľmi dokumentácií (Hydroteam s.r.o. Bratislava, resp. Hydrocoop s.r.o. Bratislava) a investorom akcie (Severoslovenská vodárenská spoločnosť a.s. Žilina) konzultované a koordinované.
- Súčasne s DSP D3 Oščadnica – Čadca, Bukov prebiehala príprava DÚR stavby "Čadca – Horelica, kanalizácia a vodovod", ktorý bol v čase spracovávaní DSP rozpracovaný, nedokončený. Podklady boli spracovateľom DÚR, spoločnosti Aquatis, a.s. poskytnuté a stavby boli koordinované. Stav koordinácie oboch stavieb zodpovedal stavu ich rozpracovania.
- V rámci prípravy DSP bol oslovený zhotoviteľ PD za účelom koordinácie stavby diaľnice D3 s pripravovaným zámerom SVP, š.p. "Protipovodňová ochrana Čadce". Projekt je v štádiu prípravy DÚR. V ďalších stupňoch bude potrebné, aby boli výustné objekty a priepusty navrhnuté v rámci diaľnice D3 rešpektované a technické riešenie prispôbené navrhovanému stavu.
- Obec Oščadnica pripravuje výstavbu cyklotrasy v rámci stavby "Výstavba cezhraničnej slovensko-poľskej turistickej trasy". Vzhľadom na ukončenie stavby pred križovatkou ciest I/11 a III/2013 neprichádza ku kolízii predmetných stavieb.
- Obec Kysucký Lieskovec v lokalite Hôrky uvažuje pri diaľnici D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica s rozvojom výrobnéj a priemyselnej oblasti obce.
- Obec Dunajov uvažuje na pravom brehu rieky Kysuca s rozvojom bytovej výstavby obce.
- Mesto Krásno nad Kysucou uvažuje v lokalite Lazy pod Lieskovinami s ďalším rozvojom mesta a individuálnou výstavbou. Výstavbou diaľnice „D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a úpravou miestnych komunikácií pod mostom 212-00 sa vytvorili podmienky pre dobudovanie pripojenia z danej lokality na jestvujúcu cestu I/11.

V období po vydaní územného rozhodnutia na stavbu D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica (DSP časť 2.) začala prebiehať intenzívna výstavba v priestore medzi cestou I/11A a vetvou I/11 pred a na začiatku úseku stavby. Vybudovaný bol Športový areál Krásno nad Kysucou, MM aréna a objekt služieb NIKA Sport. Pripravovaná je výstavba Šport hotela MM aréna v štádiu DÚR. Po ľavej strane cesty I/11 bola vybudovaná Betonáreň Krásno nad Kysucou. Všetky už vybudované alebo navrhované stavby budú napojené na cestu I/11. V súčasnosti nie sú evidované ďalšie požiadavky na zriaďovanie nových vjazdov z komunikácie SO 113-00 Preložka cesty I/11.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

V.1 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
IČO: 35 919 001
Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

V.2 NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil

V.3 UMIESTNENIE ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Žilinský
Okres: Kysucké Nové Mesto, Čadca
Obec: Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Čadca
K.ú.: Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Horelica, Čadca

V.4 STRUČNÝ OPIS ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Navrhovaný úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ sa na začiatku úseku napája na pripravovaný úsek „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ a na konci úseku sa pripája na už úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ pri obci Oščadnica. Trasa diaľnice je prevažne v tesnom súbehu s jestvujúcou cestou I/11.

V stiesnených pomeroch vo viacerých úsekoch stavby sa cesta I/11 prekladá a diaľnica D3 využíva cestné teleso jestvujúcej cesty I/11. „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100. Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti obci Dunajov a na konci úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) v súlade s STN 73 6101 bolo možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod. Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je 10 791,92 m.

V riešenom úseku je navrhnuté ľavostranné veľké odpočívadlo Krásno nad Kysucou a križovatka Krásno nad Kysucou.

Pravostranné veľké odpočívadlo Oščadnica spolu so Strediskom správy a údržby diaľnic Oščadnica, ktoré boli v roku 2010 riešené v tomto úseku diaľnice D3, boli v roku 2020 pri spracovaní DSP priradené k nadväzujúcemu úseku diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

V úseku diaľnice D3 Žilina - Svrčinovec je v súčasnosti doprava vedená po existujúcich cestách I/11 a I/11A. Cesta I/11A predstavuje polovičný profil diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, ktorého súčasťou je aj ľavá tunelová rúra tunela Horelica s dĺžkou 605 m momentálne v obojsmernej prevádzke.

Na začiatku úseku v km 33,007 47 sa stavba plynule napája na úsek diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, ktorého časť v km 33,925 – 33,007 47 (spoločne s odpočívadlom Oščadnica a SSÚD Oščadnica) ide do výstavby spoločne s predmetným úsekom D3. Samotná stavba rieši dostavbu pravého jazdného pásu úseku a pravej tunelovej rúry tunela Horelica. Diaľnica D3 Oščadnica - Čadca, Bukov - ľavý profil (vrátane ľavej tunelovej rúry tunela Horelica) sa budoval v 3-och etapách, výstavba sa postupne dokončovala v rokoch 2004 -2006. Koniec úseku bude napojený na v súčasnosti

rozostavaný úsek „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“, ktorý bol vo fáze prípravy DSP predmetného úseku v realizácii. Počas prípravy DSP došlo na úseku D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec k úprave výškového vedenia diaľnice, čo malo priamy dopad na výškové vedenie v km cca 36,900 – K.Ú. Všetky nadväznú úseky boli v procese prípravy DSP navzájom koordinované.

Zmeny DSP (2020) oproti DÚR (2011) zahŕňajú predovšetkým úpravu v trase diaľnice D3 a jej zosúladienie s platnými STN, úpravu cestného telesa pre možnosť osadenia protihlukových stien zväčšeného rozsahu a bezpečnostných zariadení pre príslušnú úroveň zachytenia, doplnenie geotechnických, stabilizačných a odvodňovacích opatrení pri zemnom telese a múroch, zmenu riešenia prekládok telekomunikačných vedení na základe požiadaviek budúceho správcu, zmeny ďalších prekládok inžinierskych sietí podľa aktuálneho vytyčenia a požiadaviek budúcich správcov.

Väčšinu z týchto zmien môžeme vyhodnotiť ako málo významné, ktoré nemajú zásadný vplyv na rozhodnutie vydané v územnom konaní. Uvedené zmeny vyplývajú z podrobného technického riešenia, ako aj z podmienok ÚR a SP objednávateľa, súčasťou ktorých bolo aj zapracovanie platných STN a TP a nových poznatkov o území (aktualizované prieskumy, rozvojové aktivity v území, odôvodnené požiadavky dotknutých orgánov a organizácií).

Oproti vydanému a právoplatnému ÚR je rozsah predkladanej dokumentácie DSP rozšírený o nové objekty, ktoré neboli predmetom ÚR. Tieto objekty vznikli ako požiadavka dotknutých orgánov samosprávy a štátnej správy, resp. ako dôsledok rozvoja územia v období od vydania ÚR, t.j. od roku 2013, čo vyvolalo potrebu nových stavebných objektov.

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP 2020) „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ je rozdelená nasledovne:

- ✓ **DSP časť 1.** rieši návrh diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov v II. profile (pravom) a úpravu jestvujúcej tunelovej rúry.
- ✓ **DSP časť 2.** predmetom je odpočívadlo Oščadnica, Stredisko správy a údržby Oščadnica a cca 1 km diaľnice, premostenia diaľnice a ostatné prislúchajúce objekty potrebné k sprevádzkovaniu daného úseku diaľnice (prevzaté z projektu DSP a DP Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, 2010).

V priebehu spracovania dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) na úseky Diaľnica D3 Kysucké Nové mesto – Oščadnica (2010) a Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (2020) nastali oproti riešeniu v Oznámeniach o zmene navrhovanej činnosti (DÚR; 2011 a 2012) nasledovné zmeny:

- a) Zmeny v smerovom a výškovom vedení diaľnice D3
- b) Zmeny v objektoch križovatiek
- c) Zmeny v objektoch preložiek a rekonštrukcií ciest, obnova krytu vozoviek
- d) Zmeny v mostných objektoch
- e) Zmeny v objektoch odpočívadiel a SSÚD
- f) Zmeny v geotechnických objektoch
- g) Zmeny v protihlukových opatreniach
- h) Zmeny v objektoch úprav vodných tokov
- i) Zmeny v objektoch preložiek inžinierskych sietí
- j) Zmeny v demoláciách
- k) Vybudovanie migračných objektov

Vplyvy navrhovaných zmien na jednotlivé zložky životného prostredia a obyvateľstvo

Pre zmenu navrhovanej činnosti v DSP bol vykonaný rad prieskumov, ktoré prispeli k podrobnejšiemu poznaniu dotknutého územia v porovnaní s procesom EIA a DÚR. Geodetickým zameraním stavby došlo k spresneniu záberov biotopov, drevín rastúcich mimo lesa, záberu poľnohospodárskej pôdy a lesnej pôdy. Zároveň boli do technického riešenia zapracované požiadavky, ktoré vyplynuli z procesu EIA, migračnej štúdie, aktualizácie hlukovej a emisnej štúdie a ďalších prieskumov.

V oznámení o zmene navrhovanej činnosti boli identifikované vplyvy celej stavby s dôrazom na vplyvy zmien v jednotlivých stavebných objektoch, v ktorých nastala zmena v rámci DSP oproti DÚR.

Počas spracovania DSP (2020) na úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ boli z predchádzajúceho úseku „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ (DSP/DP 2010) prevzaté odpočívadlo Oščadnica, Stredisko správy a údržby Oščadnica a cca 1 km diaľnice, premostenia diaľnice a ostatné prislúchajúce objekty potrebné k sprevádzkovaniu daného úseku diaľnice.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Najzávažnejším vplyvom je zmena smerového a výškového vedenia trasy diaľnice D3 z dôvodu zachovania existujúcej cesty I/11 a jej tesným súbehom s diaľnicou D3 v úsekoch km 22,225 (ZÚ) – 26,535; km 26,726 – 28,427; km 28,870 – 33,612. V úseku Krásno nad Kysucou – Oščadnica dôjde k preložke cesty I/11 do novej polohy z dôvodu využitia telesa existujúcej cesty I. triedy diaľnicou D3 a zároveň vznikol nový návrh križovatky Krásno nad Kysucou.

V trase diaľnice D3 bol zaznamenaný výskyt viacerých chránených druhov v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov :

- populácie druhu čelade vstavačovitých vstavač mužský (*Orchis mascula subsp. Signifera*) v počte 45 jedincov. Nakoľko populácia zasahuje iba cca 5 m dovnútra stavebného objektu diaľnice D3, kde sú plánované iba svahové úpravy, je potrebné populáciu druhu (*Orchis mascula subsp. Signifera*) pred začatím výstavby v teréne zamerať, označiť a úpravu svahu prispôbiť tak, aby populácia zostala nenarušená. V prípade nemožnosti takéhoto postupu je nevyhnutné žiadať Ministerstvo životného prostredia SR o výnimku zo zákona, druhovej ochrany.
- populácia chráneného, ohrozeného druhu slovenskej flóry vachta trojlistá (*Menyanthes trifoliata*), rastie na podmáčanom rašelinisku prechodového typu. Táto plocha bude zachovaná a bude sa nachádzať vo vnútri mimoúrovňovej križovatky. Pred výstavbou je potrebné v súčinnosti s pracovníkmi ŠOP SR ju zamerať, vyznačiť a ohradiť tak, aby výstavba nepoškodila predmetný biotop.
- Navrhnutými technickými opatreniami sa dosiahne dotácia vody, ktorá je nevyhnutná pre existenciu predmetného biotopu. Z pohľadu ochrany prírody s ohľadom na bohatú populáciu druhu (*Menyanthes trifoliata*) je táto plocha najcennejšou v celom objekte stavby D3.
- druh plavún obyčajný (*Lycopodium clavatum*) Nakoľko táto plocha bude zasiahnutá výstavbou, je nutné postupovať v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, druhovej ochrany.

V prípade zničenia alebo poškodenia chránenej rastliny alebo živočícha alebo jej/jeho biotopu je potrebné okrem súhlasu príslušného obvodného úradu životného prostredia v zmysle § 12 písm. g) zákona, povolenie výnimky zo zákazu v zmysle § 34 a § 35 zákona. Povolenia týchto výnimiek je v kompetencii MŽP SR.

Pred zahájením prác je potrebné v úzkej súčinnosti s pracovníkmi ŠOP SR realizovať záchranný transfer chránených druhov rastlín a zabezpečiť ohradenie území s výskytom vzácných biotopov, kde existuje riziko ich poškodenia stavebnými mechanizmami. Realizovať monitoring a odstránenie inváznych rastlín a revitalizačné opatrenia podľa návrhov ŠOP SR – Správa CHKO Kysuce.

Stavebné objekty (mosty, priepusty) boli navrhnuté tak, aby umožnili migráciu živočíchom. V čase spracovania DSP neboli zo strany ŠOP SR – Správa CHKO Kysuce vznesené požiadavky na vybudovanie ekoduktov. Teleso diaľnice bude oplotené, čím sa zabráni vstupu migrujúcej zveri na teleso diaľnice. Po vybudovaní diaľnice je možné v budúcnosti na základe pozorovania migračných trás navrhnúť lokality a určiť optimálne parametre pre výstavbu ekoduktov.

Stavba zasahuje do okrajovej časti Chránenej krajinej oblasti Kysuce, v ktorej platí 2. stupeň ochrany. Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia sú mimo dosahu stavebných aktivít spojených s realizáciou navrhovanej investície.

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociťia pozitíva navrhovanej činnosti obyvatelia sídiel, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo začlení do krajiny, čo pozitívne ovplyvní

krajinný obraz územia. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo je nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hluku z automobilov. Eliminácia ovplyvnenia obyvateľstva hlukom bola overená hlukovou štúdiou a návrhom protihlukových stien.

Vplyvy na ostatné zložky životného prostredia, ako hlukové pomery, podzemné a povrchové vody, ovzdušie, klímu, flóru, faunu, hodnotíme ako porovnateľné s riešením v DÚR.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Počas prípravy DSP došlo na úseku „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“ k úprave výškového vedenia diaľnice, čo malo priamy dopad na výškové vedenie v km cca 36,900 – K.Ú. predmetného úseku diaľnice D3.

Najvýraznejšou zmenou je teda zmena smerového a výškového vedenia diaľnice D3, čo vyvolalo úpravu technického riešenia viacerých objektov a návrh nových objektov.

Zmena navrhovanej činnosti bude mať vplyv na chránené územia, nakoľko dochádza k čiastočnému zásahu do CHKO Kysuce, územia európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou, biotopov európskeho a národného významu a podmäčianých plôch (genofondových lokalít) s výskytom chránených druhov rastlín a živočíchov.

V rámci stavby sa však vytvoria lepšie podmienky pre migráciu zveri vybudovaním mostných objektov (209-00 a 210-00) v priestore RBk II., vybudovaním ďalších mostov umožňujúcich migráciu, úpravou priepustov pre migráciu obojživelníkov a menších cicavcov (km 34,055570 D3; 34,238630 D3; 34,342380 D3), vybudovaním vodiacich stien pre obojživelníky, oplatením diaľnice a cesty I/11 a výsadbou navádzacej zelene s doplnenými vegetačnými výsadbami. Z dôvodu zachovania migračnej trasy koridore RBk II. bola navrhnutá preložka cesty I/11 (SO 103-00), ktorej úpravy so sebou priniesli výstavbu nových oporných múrov (SO 255-00, 256-00, 257-00 a 258-00) kvôli stabilizácii cestného telesa, ale aj skapacitnenie existujúcich odvodňovacích zariadení na ceste I/11.

Pred zahájením prác je potrebné v úzkej súčinnosti s pracovníkmi ŠOP SR realizovať záchranný transfer chránených druhov rastlín a zabezpečiť ohradenie území s výskytom vzácných biotopov, kde existuje riziko ich poškodenia stavebnými mechanizmami. Realizovať monitoring a odstránenie inváznych rastlín a revitalizačné opatrenia podľa návrhov ŠOP SR – Správa CHKO Kysuce.

Doplnené bolo dočasné napojenie na cestu I/11 (SO 101-01) z dôvodu prepojenia diaľnice a cesty I/11 v čase odstávok tunela Horelica, mimo zastavanú časť obce Oščadnica. Pristúpilo sa aj k sanácii prístupovej komunikácie k čadčianskemu portálu tunela Horelica a vybudovali sa chodníky pre peších v k.ú. Horelica a k.ú. Oščadnica.

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociatia pozitíva navrhovanej činnosti obyvatelia sídiel, cez ktoré v súčasnosti prechádza celá tranzitná doprava. Realizáciou vegetačných úprav sa technické dielo začlení do krajiny, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz územia. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo je nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hluku z automobilov. Eliminácia ovplyvnenia obyvateľstva hlukom bola overená hlukovou štúdiou a návrhom protihlukových stien.

Vplyvy na ostatné zložky životného prostredia, ako hlukové pomery, podzemné a povrchové vody, ovzdušie, klímu, flóru, faunu, hodnotíme ako porovnateľné s riešením v DÚR.

Záver

Počas spracovania DSP na oba úseky diaľnice D3 boli rešpektované a zapracované všetky požiadavky zo záverečného stanoviska MŽP SR, ktoré významným spôsobom eliminujú, resp. zmierňujú negatívne vplyvy predmetnej stavby na ŽP. Zároveň boli do technického riešenia aplikované všetky relevantné požiadavky a odporúčania vyplývajúce z prieskumných prác a štúdií, požiadaviek dotknutých orgánov, ako aj podmienok stanovených v Záverečnom stanovisku MŽP SR a ÚR, ktoré prispievajú zníženiu rizík identifikovaných negatívnych vplyvov.

Navrhovaná zmena prináša pozitíva, ale aj negatíva. Vyhodnotenie vplyvov je však ovplyvnené neaktuálnosťou niektorých prieskumov.

Prieskumné práce v úseku „**Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica**“, a ktoré boli podkladom pre hodnotenie vplyvov, sú z roku 2010. Vzhľadom na časový odstup, zmeny legislatívy, ale aj metodiky spracovania prieskumov (hluková a exhalačná štúdia, inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa, inventarizácia biotopov európskeho a národného významu) stratili ich závery výpovednú hodnotu. Niektoré prieskumy a štúdie sa v tom čase vôbec nerealizovali, alebo boli vypracované len pre časť stavby (primerané posúdenie, posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy, posúdenie podľa Smernice o vodách, migračná štúdia).

Vzhľadom na tieto nedostatky nemohli byť v predmetnom oznámení o zmene navrhovanej činnosti relevantne posúdené vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj kumulatívne vplyvy.

VI. PRÍLOHY

VI.1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Predmetná stavba bola posudzovaná podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Posudzovaná bola celá trasa D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité, v rámci ktorej boli hodnotené aj úseky „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ a „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“. Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie na stavbu Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, vypracoval v máji 1999 Enviconsult s.r.o. Žilina.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť „D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“ bolo vydané MŽP SR dňa 03.11.2000. Jeho platnosť bola predĺžená rozhodnutím MŽP SR č. 8351/06-7.3/ml zo dňa 08.08.2006. Opätovne bola jeho platnosť predĺžená rozhodnutím MŽP SR č. 734/08-3.4/ml zo dňa 05.02.2008.

V záverečnom stanovisku sa na základe výsledku celého procesu posudzovania, správy o hodnotení, stanovísk, záznamov z rokovaní a odborného posudku odporúčala realizácia trasy diaľnice D18 v „červenom – čadčianskom“ variante za podmienok dodržania opatrení, ktoré boli formulované v bode V/3, záverečného stanoviska.

Po vydaní Záverečného stanoviska MŽP SR sa diaľnica „D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“ rozdelila na kratšie stavebné úseky, pre ktoré sa vypracovali **samostatné dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR)**, a to: „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“, „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“, „Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec“, „Diaľnica D3 Svrčinovec – Skalité“ a „Skalité – štátna hranica SK/PL“.

Úsek „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania DÚR a DSP boli posúdené v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti na stavbu „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s, 02/2013). Súčasťou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti z roku 2013 boli aj vyjadrenia OÚ ŽP Čadca (list č. ŽP-2012/00924-2/EA17 zo dňa 03.08.2012) a OÚ ŽP Žilina (A/2012/02839-002/Cas, zo dňa 07.09.2012), v ktorých bol vyjadrený súhlas s vydaním stavebného povolenia na predmetnú stavbu za predpokladu dodržania určitých podmienok.

K Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vydalo MŽP SR listom č. 4973/2013-3.4/ml zo dňa 29.04.2013 vyjadrenie, v ktorom sa konštatuje, že zmena navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ nie je predmetom povinného posudzovania podľa §18 ods. 4) zákona.

Úsek „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Zmeny, ktoré nastali v priebehu spracovania DÚR boli posúdené v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti na stavbu „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil“ (R-PROJECT INVEST, s.r.o., Bratislava, 12/2012). Súčasťou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti z roku 2012 boli aj odborné stanoviská OÚ ŽP Čadca (list č. ŽP-2012/01481-2/2013/00045/EA17 zo dňa 22.01.2013) a OÚ ŽP Žilina (2013/235-4/Ryb), zo dňa 08.02.2013), v ktorých bolo konštatované, že úrady sa k predmetnej stavbe vyjadrovali v procese EIA a územnom konaní (CHKOKY/354/2011) a z pohľadu záujmov ochrany prírody a krajiny navrhované zmeny v územnom konaní, oproti stavu posudzovanému v procese EIA, nie sú zásadného charakteru. Obvodný úrad životného prostredia v Čadci konštatoval, že k predloženému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nemá zásadné pripomienky, a preto nie je potrebné, aby z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny bola zmena navrhovanej činnosti ďalej posudzovaná podľa zákona č.24/2006 Z.z, avšak v ďalšom stupni PD je potrebné akceptovať vyjadrenie ObÚ ŽP č.j.2011/00587-4/EA17 zo dňa 28.7.2011 a stanovisko ŠOP SR SCHKO Kysuce č.j. CHKOKY/354/2011.

K Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vydalo MŽP SR listom č. 4457/2013-3.4/ml zo dňa 05.04.2013 vyjadrenie, v ktorom sa konštatuje, že zmena navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, II. profil“ nie je predmetom povinného posudzovania podľa §18 ods. 4) zákona.

VI.2. MAPOVÉ PRÍLOHY

Príloha č. 2: Prehľadná situácia úseku „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“

Príloha č. 3: Prehľadná situácia úseku „Diaľnica D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

VI.3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Príloha č. 4

- CD/DVD - Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti pre stavbu „Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“

Príloha č. 5

- CD/DVD – Dokumentácia pre stavebné povolenie pre stavby „Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica (2010)“ „Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil (2020)“

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Bratislava, február 2021

VIII. MENO, PRIEZVISO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Ing. Monika Chovanová
DOPRAVOPROJEKT a.s.
Kominárska 2,4
832 03 Bratislava 3

.....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Miloš Vicena
Investičný riaditeľ
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

.....