

J

Ing. Božík

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK v realizácii JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

NÁZOV STAVBY

**DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3**

OBJEDNÁVATEĽ

**NÁRODNÁ
DIAĽNIČNÁ
SPOLOČNOSŤ**Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

PROJEKTANT



DOPRAVOPROJEKT, a.s.

Kominárska 141/2,4
Bratislava – mestská časť Nové Mesto 832 03

HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU

Ing. Peter Božík

ČÍSLO ZÁKAZKY

7809-00

PODPIS

Ing. Božík

PROJEKTANT OBJEKTU



DOPRAVOPROJEKT, a.s., divízia Bratislava I, Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava

ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT

Ing. Ján Longa

PODPIS

VYPRACOVAL

RNDr. Dorota Martinková

PODPIS

KONTROLOVAL

Ing. Ján Longa

PODPIS

IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY

D3ZK-00000-C-DUR-J0000-X

KRAJ: ŽILINSKÝ

OKRES: Kysucké Nové Mesto

KATASTRÁLNE ÚZEMIE: Radoľa, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota

DÁTUM

04.2020

FORMÁT

MIERKA

STUPEŇ PD

DÚR

Č. ZÁKAZKY

7809-00

Č. SÚPRAVY

Č. PRÍLOHY

VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

J. Vplyv stavby na životné prostredie

OBSAH:

| | |
|---|----|
| 1. Identifikačné údaje o navrhovanej verejnej práci | 2 |
| 2. Základné údaje o stavbe | 2 |
| 3. Priamo dotknuté chránené územia podľa zákona č. 543/2002 z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov | 2 |
| 4. Pravdepodobne nepriamo dotknuté chránené územia..... | 2 |
| 5. Chránené územia európskej sústavy Natura 2000, ktoré môžu byť pravdepodobne priamo alebo nepriamo dotknuté stavbou | 3 |
| 6. Stručný popis procesu prípravy stavby z hľadiska ŽP a povoľovania stavby | 4 |
| 7. Plnenie podmienok záverečného stanoviska mžp sr | 10 |
| 8. Objekty projektovej dokumentácie zabezpečujúce podmienky ochrany životného prostredia | 24 |

J. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ VEREJNEJ PRÁCI

1.1. Stavba

| | |
|-------------------------|---|
| Názov stavby: | Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto |
| Miesto stavby: | Žilinský samosprávny kraj, okres Kysucké Nové Mesto |
| Katastrálne územie: | Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Budatínska Lehota |
| Druh stavby: | Novostavba |
| Kategória a druh cesty: | D 24,5/80, diaľnica |

1.2. Objednávateľ

| | |
|--|---|
| Identifikačné údaje stavebníka a investora: | Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Dúbravská cesta 14 841 04 Bratislava IČO 35 919 001 |
|--|---|

1.3. Zhotoviteľ

| | |
|---|---|
| Identifikačné údaje spracovateľa dokumentácie: | DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Bratislava I Kominárska 141/2,4 Bratislava – mestská časť Nové Mesto 832 03 IČO 31 322 000 |
|---|---|

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Hlavný inžinier projektu: | Ing. Peter Božík |
| Zodpovedný projektant: | Ing. Ján Longa |
| Zodpovedný riešiteľ: | RNDr. Dorota Martinková |

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE

Záujmové územie pre návrh variantov budúcej diaľnice D3 v úseku od km 16,880 po km 19,280 je situované medzi Kysuckým Novým Mestom a obcou Radoľa, popri ceste I/11 a rieke Kysuca.

Diaľnica je lokalizovaná do relatívne úzkeho koridoru, ktorého os tvorí rieka Kysuca a popri nej aj cesta I. triedy I/11, ktorá svojimi technickými parametrami nezodpovedá súčasnej veľmi intenzívnej dopravnej situácii v regióne.

3. PRIAMO DOTKNUTÉ CHRÁNENÉ ÚZEMIA PODĽA ZÁKONA Č. 543/2002 Z.Z. O OCHRANE PRÍRODY A KRAJINY V ZNENÍ NESKORŠÍCH PREDPISOV

Do dotknutého územia výstavbou diaľnice D3 a ani do okolitého záujmového územia nezasahuje žiadne chránené územie a ani žiadne ochranné pásmo chráneného územia. V zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny tu platí 1. stupeň územnej ochrany. Najbližšie položené maloplošné chránené územie je Prírodná pamiatka Veľké Ostré lokalizovaná vyše 2 km juhovýchodne v katastrálnom území Radoľa. Predchádzajúci úsek diaľnice D3 je vedený v blízkosti niekoľkých chránených území: PP Kysucká brána, PR Rochovica a PR Brodnianka, ktorých hranice sa nachádzajú od trasy diaľnice len niekoľko desiatok až stoviek metrov.

4. PRAVDEPODOBNE NEPRIAMO DOTKNUTÉ CHRÁNENÉ ÚZEMIA

V blízkosti navrhovanej stavby diaľnice D3 sa nevyskytuje žiadne územie chránené v zmysle zákona č.543/2002 Z.z, ktoré by mohlo byť dotknuté nepriamo výstavbou alebo prevádzkou navrhovanej činnosti.

J. Vplyv stavby na životné prostredie**5. CHRÁNENÉ ÚZEMIA EURÓPSKEJ SÚSTAVY NATURA 2000, KTORÉ MÔŽU BYŤ PRAVDEPODOBNE PRIAMO ALEBO NEPRIAMO DOTKNUTÉ STAVBOU**

Navrhovaný úsek zmeny diaľnice D3, ktorý je predmetom tejto dokumentácie, sa nachádza v k. ú. Kysucké Nové Mesto, Radoľa a Budatínska Lehota. V dotknutom území a ani v záujmovom území (v okolí trasy diaľnice D3) sa nenachádzajú žiadne chránené územia patriace do sústavy chránených území Natura 2000.

Primerané posúdenie vplyvu zámeru „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 na sústavu Natura 2000“ bolo vypracované ako súčasť Správy o hodnotení vplyvov uvedeného úseku diaľnice D3 v roku 2017 (E. Paudišová, 05/2017).

Podľa uvedeného materiálu sú vplyvy na uvažované územia zhrnuté v nasledujúcej tabuľke.

| | Názov chráneného územia Natura 2000 | Vzdialenosť od úseku diaľnice D3 | Posúdenie vplyvu podľa čl.6(3) a 6(4) |
|----|--|---|---|
| 1 | SKÚEV0256 Strážovské vrchy | 13 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné až nulové |
| 2 | SKÚEV0221 Varínka | 14 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové |
| 3 | SKÚEV0252 Malá Fatra | 15 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné až mierne. |
| 4 | SKÚEV0288 Kysucké Beskydy | 16 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné až nulové |
| 5 | SKÚEV0667 Slnčné skaly | 16 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové |
| 6 | SKÚEV0641 Papradnianka | 28 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové. |
| 7 | SKÚEV0642 Javornický hrebeň | 26 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako mierne až nulové. |
| 8 | SKÚEV0643 Ráztocké penovcové pramenisko | 27 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové. |
| 9 | SKÚEV0644 Petrovička | 22 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové. |
| 10 | SKÚEV0777 Starobystrické penovcové pramenisko | 11 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú |

J. Vplyv stavby na životné prostredie

| | | | |
|----|---------------------------|-------|---|
| | | | hodnotené ako nulové. |
| 11 | SKÚEV0647 Bystrické síhly | 15 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako nulové. |

| | Názov chráneného územia Natura 2000 | Vzdialenosť od úseku diaľnice D3 | Posúdenie vplyvu podľa čl.6(3) a 6(4) |
|---|--|-------------------------------------|---|
| 1 | SKCHVÚ028 Strážovské vrchy | 13 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako mierne. |
| 2 | SKCHVÚ013 Malá Fatra | 13 km | trasa diaľnice D3 nezasahuje do lokality, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako mierne. |

Na základe konfrontácie trasy navrhovanej diaľnice D3 s mapovými podkladmi, ktoré DOPRAVOPROJEKTU poskytla ŠOP SR v roku 2019 bolo zistené, že vo vzdialenosti cca 2,5 km juhovýchodne od trasy diaľnice D3 sa nachádza Územie európskeho významu SKÚEV0834 Ľadonhora. Toto územie pribudlo do zoznamu území európskeho významu v rámci tzv. Druhého doplnku až v roku 2017 a nebolo predmetom posúdenia v rámci Primeraného posúdenia.

Ľadonhora

Identifikačný kód: SKUEV0834

Katastrálne územie: Okres Kysucké Nové Mesto: Budatínska Lehota, Dolný Vadičov, Horný Vadičov, Lopušné Pažite

Výmera lokality: 572,89 ha

Odôvodnenie návrhu ochrany: Územie je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnom podloží (6210), Porasty borievky obyčajnej (5130), Nižinné a podhorské kosné lúky (6510), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (*9180) a druhov európskeho významu kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), vlk dravý (**Canis lupus*), medveď hnedý (**Ursus arctos*), rys ostrovid (*Lynx lynx*).

Vzhľadom na kritériové druhy, ktorými sú aj veľké šelmy, môže mať trasa diaľnice D3 nepriamy negatívny vplyv najmä v súvislosti s bariérovým pôsobením trasy diaľnice v migračných koridoroch týchto šeliem, nie však v riešenom úseku zmeny DÚR v km 16,880 – 19,280 D3.

6. STRUČNÝ POPIS PROCESU PRÍPRAVY STAVBY Z HLÁDISKA ŽP A POVOĽOVANIA STAVBY

Úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 je súčasťou pôvodne povinne hodnotenej navrhovanej činnosti „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto. Proces projektovej prípravy navrhovanej stavby a posudzovania jej vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona trvá už vyše 20 rokov.

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

Z dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (D3) posudzovaných v Zámere určilo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky v rozsahu hodnotenia pre ďalšie

J. Vplyv stavby na životné prostredie

posudzovanie variant I, ktorý predstavoval jednovariantné riešenie bez ďalšieho členenia na subvarianty.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Najzásadnejšie zmeny vo vedení diaľnice a súbežnej cesty (preložka cesty I/11) boli navrhnuté vo variante I v priestore Kysuckého Nového Mesta. Pri konzultáciách a rokovaní so zástupcami Okresného úradu, mesta Kysucké Nové Mesto a obce Radola bola navrhnutá zmena koncepcie napojenia celého sídelného útvaru na diaľnicu, ktorej dominantou bola vo vytvorení úplnej križovatky južne od Kysuckého Nového Mesta na pravom brehu rieky Kysuca (privádzač Kysucké Nové Mesto - juh). Nová koncepcia bola premietnutá do spracovania novej technickej štúdie, ktorá akceptovala nasledovné požiadavky dotknutých obcí (zápisy z pracovných rokovaní 18. a 25.9. 1997 :

- maximálne odkloniť trasu diaľnice od Kysuckého Nového Mesta JV smerom,

J. Vplyv stavby na životné prostredie

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

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

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

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

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

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

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

Všetky požiadavky uvedené pre variant I (zapustený pod terénom) v Záverečnom stanovisku boli následne zapracované v dokumentácii na územné rozhodnutie (DÚR).

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

Rozhodnutie o umiestnení stavby Diaľnica D3 (D18) Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto bolo vydané Okresným úradom životného prostredia pod číslom 98/03789/ÓÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15. 12. 1998, a nadobudlo právoplatnosť 30. 6. 1999. Na základe žiadosti navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. bolo rozhodnutie predĺžené pod číslom 2002/00671/ÓÚ-OdŽP-Mt zo dňa 15.03.2002.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

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

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

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

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

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

Po vydaní územného rozhodnutia bola v roku 2011 spoločnosťou Geoconsult s.r.o. vypracovaná aktualizovaná dokumentácia na stavebné povolenie (DSP), zatiaľ však navrhovateľ nepodal žiadosť o vydanie stavebného povolenia.

V priebehu stavebného konania na objekty dočasného napojenia, špeciálny stavebný úrad na MDVaRR SR určil, že predmetné objekty spadajú pod úsek D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto podľa príslušného územného rozhodnutia nie pod úsek D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno).

V roku 2013 bolo na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky doručené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na úsek Diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto podľa § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MŽP SR listom č. 4559/2013-3.4/ml zo dňa 25.3.2013, vydalo na túto stavbu vyjadrenie, v ktorom konštatuje, že: „U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.“

V roku 2014 bolo na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky doručené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na úsek Diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) – dočasné **napojenie** podľa § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MŽP SR listom č. 8726/2014-3.4/ml zo dňa 31.12.2014, vydalo na túto stavbu vyjadrenie, v ktorom konštatuje, že: „U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) – dočasné napojenie“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.“

V roku 2016 bolo na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky doručené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na úsek Diaľnice D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) – dočasné napojenie 10.2016 podľa § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MŽP SR vydalo na stavbu Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní

J. Vplyv stavby na životné prostredie

č. 8296/2016-1.7/rs zo dňa 13.12.2016, v ktorom sa konštatuje, že : Navrhovaná činnosť uvedená v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie)“ sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Na základe požiadavky navrhovateľa NDS, a.s., bola v roku 2016 vypracovaná technická štúdia (CEMOS,), ktorej predmetom bolo preveriť pri súčasných globálnych klimatických zmenách možnosť prehodnotenia realizácie diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto so zmenou nivelety z tunelového riešenia na estakádu bez zmeny smerového vedenia trasy a pri rešpektovaní niektorých jestvujúcich objektov, ktoré sa nachádzajú v trase budúcej D3 (ČSPH Radoľa a objekty SÚ ŽSK). Táto technická štúdia sa stala podkladom pre vypracovanie Zámeru pre zisťovacie konanie (ENVICONSLT spol s.r.o., Žilina, 06/2016).

Na základe stanovísk doručených k zámeru MŽP SR vydalo Rozsah hodnotenia pre vypracovanie správy o hodnotení vplyvov č.6533/2016-1.7/rs.

Správu o hodnotení vplyvov vypracovala spoločnosť EPIS s.r.o. v máji 2017. Záverečné stanovisko z posudzovania vplyvov vydalo MŽP SR pod číslom 1823/2018-1.7/dj dňa 13.4.2018. MŽP SR na základe výsledkov procesu posudzovania súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v bode VI. 3 záverečného stanoviska. Neurčitosti je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitých predpisov.

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako variant 1 povrchový variant (subvariant 1A).

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

- Dokumentácia pre územné rozhodnutie stavby „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 1998;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, II. úsek Žilina (Strážov) - Kysucké Nové Mesto, II. časť Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2000;
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2006;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2007;
- Dokumentácia pre územné rozhodnutie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“ – doplnenie, vypracoval GEOCONSULT, 2009;
- Dokumentácia na stavebné povolenie „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2011;
- Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto, Štúdia, vypracoval CEMOS, s.r.o., Bratislava, 03.2016

Hodnotenie vplyvov predmetnej stavby na životné prostredie bolo vyhodnotené v nasledujúcich dokumentáciách:

- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval ENVICONSLT Žilina, 1997;
- Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie „Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité“, vypracoval ENVICONSLT Žilina, 1999;
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č.24/2006 Z.z. „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 11.2012,
- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č.24/2006 Z.z. „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto“, vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., 08.2014,

J. Vplyv stavby na životné prostredie

- Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti 09.2016 podľa zákona č.24/2006 Z.z. „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie)“, vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s., 10.2016,
- Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280, Zámer, vypracoval ENVICONSLT spol s.r.o. Žilina, 06.2016
- Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280, Správa o hodnotení vplyvov , vypracoval EPIS s.r.o. Bratislava, 05.2017

Prehľadná tabuľka procesu hodnotenia vplyvov na životné prostredie - rok 1997 – 2018:

| Navrhovaná činnosť: | stupeň | dátum | Stanovisko (rozhodnutie) príslušného orgánu |
|---|-----------|------------|--|
| Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto | TŠ 1997 | 27.7.1998 | Záverečné stanovisko MŽP SR - 27.7.1998: Z hľadiska vplyvov na životné prostredie diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto sú variant I - zapustený pod terénom s dodržaním nutných súvisiacich opatrení a variant C porovnateľné. Variant I (alternatíva úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600) je možný len za podmienok a opatrení vo vzťahu k ochrane prírody, dotknutému obyvateľstvu a obciam za súčasného dodržania odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti uvedených v Záverečnom stanovisku |
| Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité | TŠ 1999 | 3.1.2000 | Záverečné stanovisko MŽP SR - 03.01.2000: Na základe výsledkov posudzovania uvedenom v SoH, došlých stanovisk, záznamov z verejných prerokovaní a posudku, sa odporúča plánovaná činnosť „Diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V.3 záverečného stanoviska. |
| Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti pre Diaľnicu D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto | DZSD 2012 | 25.03.2013 | Stanovisko MŽP SR č. 4559/13-3.4/ml-25.03.2013: U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona. |
| Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti pre Diaľnicu D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) – dočasné napojenie | DZSD 2014 | 31.12.2014 | Stanovisko MŽP SR č. 8726/14-3.4/ml-31.12.2014: U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) – dočasné napojenie“ sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona. |
| Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti 09.2016 pre Diaľnicu D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie) | DSP 2014 | 13.12.2016 | Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní č. 8296/2016-1.7/rs-13.12.2016 Navrhovaná činnosť uvedená v predloženom oznámení o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto (dočasné napojenie)“ sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. |

J. Vplyv stavby na životné prostredie

| | | | |
|----------------------------|---------|-----------|---|
| Správa o hodnotení vplyvov | TŠ 2016 | 13.4.2018 | <p>Záverečné stanovisko MŽP SR č. 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018</p> <p>MŽP SR na základe výsledkov procesu posudzovania súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v bode VI. 3 záverečného stanoviska. Neurčitosti je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitých predpisov.</p> <p>Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako variant 1 povrchový variant (subvariant 1A).</p> |
|----------------------------|---------|-----------|---|

7. PLNENIE PODMIENOK ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA MŽP SR

Trasa diaľnice D3 bola z hľadiska vplyvu na životné prostredie posúdená v správe o hodnotení vplyvov „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, ktorú pre navrhovateľa Národnú diaľničnú spoločnosť zhotovil EPIS s.r.o. v máji 2017. Záverečné stanovisko k predmetnej správe o hodnotení vplyvov vydalo Ministerstvo životného prostredia pod číslom 1823/2018-1.7/dj dňa 13.4.2018. Záverečné stanovisko nadobudlo právoplatnosť dňa 21.5.2018.

Záverečné stanovisko č. 1823/2018-1.7/dj, zo dňa 13. 04. 2018

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, pripomienok a stanovísk rezortných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutej obce, orgánov štátnej správy, verejného prerokovania, odborného posudku a na základe zámeru sa odporúčajú pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti tieto podmienky:

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

3.1 Navrhovanú zmenu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 zosúladiť s ÚPD VÚC Žilinského samosprávneho kraja, s ÚP mesta Kysucké Nové Mesto.

V platnom ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja (ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja (Združenie „VÚC Žilina“ 09/1998) v súčasnosti sú v platnosti už Zmeny a doplnky č.5 ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja, 01/2018) je uvažované s polohou diaľnice D3 v identickej polohe, avšak v tunelovom variante. Dokumentáciu je potrebné zosúladiť po skončení územného konania.

Kysucké Nové Mesto má v platnosti územný plán mesta z roku 2016 (ÚPN mesta Kysucké Nové Mesto, Ing.arch Peter Nezval, 02/2016) v znení Zmeny a doplnku č.2 (Ing.arch. Peter Nezval, 10/2018)

V súčasnosti je už navrhovaná zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 – 19,280 (z tunelového riešenia na estakádové) zosúladená s ÚPN mesta Kysucké Nové Mesto, v ktorom bola riešená v rámci Zmeny a doplnku č.2 (10/2018) na základe odporúčania variantu zo Správy o hodnotení vplyvov (EPIS s.r.o., 2017) za

J. Vplyv stavby na životné prostredie

predpokladu splnenia podmienok a realizácie odporúčaní ZS a s vyriešením neurčitostí v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

V súvislosti s výstavbou diaľnice D3 a zmenou koncepcie z tunelového na estakádový je podľa ZaD č.2 ÚPN mesta KNM potrebné riešiť protihlukové clony v celom úseku s vplyvom na územie mesta, teda aj v časti, ktorá bola pôvodne riešená tunelom. Ako doplnkové riešenie eliminácie hluku ostáva naďalej výsadba pobrežnej zelene na pravom brehu Kysuce.

3.2 Vykonať inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov spresniť technické riešenie najmä zakladania mostov a ďalších náročnejších objektov, overiť výskyt environmentálnych záťaží (SAŽP) v území dotknutom líniovou stavbou.

V rámci projektovej dokumentácie stavby je pre stavbu: „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3“ vypracovaný „Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum v rozsahu potrebnom pre spracovanie DÚR (DPP Žilina, 12/2019). Na základe jeho výsledkov sú navrhnuté podmienky výstavby jednotlivých objektov a navrhnuté sú aj geologické práce pre ďalší stupeň IGHP.

Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum v rozsahu potrebnom pre spracovanie DÚR je samostatnou časťou PD DÚR, ktorá je zahrnutá v časti I. Dokumentácia prieskumov (I01).

Priamo v trase navrhovanej stavby sa nenachádzajú environmentálne záťaže evidované v Informačnom systéme environmentálnych záťaží SR. V blízkosti trasy posudzovaného úseku diaľnice D3 sa nachádzajú dve potvrdené environmentálne záťaže (kategória B): KM(008) a KM(004) a jedna sanovaná a rekultivovaná lokalita (KM(1941), kategória C), ktorá sa nachádza na ľavom brehu Kysuce. Ide o sanovanú skládku komunálneho odpadu pri cintoríne v Radoli. Na pravom brehu Kysuce sa nachádza potvrdená environmentálna záťaž (KM(008) – Kysucké Nové Mesto – skládka pri strednej priemyselnej škole v meste a južne, tesne pod dotknutým územím je to potvrdená EZ KM(004) – mestská skládka TKO.

3.3 Na základe Projektu organizácie výstavby vypracovať a príslušným orgánom štátnej správy schváliť projekt organizácie dopravy.

Projekt organizácie výstavby a v rámci toho projekt organizácie dopravy bude súčasťou vyšších stupňov projektovej dokumentácie stavby (DSP).

3.4 Spresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby.

Spresnenie zdrojov a podmienok odberov pitnej a úžitkovej vody bude predmetom vyšších stupňov projektovej dokumentácie stavby.

3.5 Vyhotoviť dendrologický prieskum a elaborát potrebného výrubu drevín podľa definitívnych záberov pôdy s vyčíslením spoločenskej hodnoty drevín.

V rámci projektovej dokumentácie na územné rozhodnutie je vypracovaný samostatný elaborát „I.09.2. Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa“, ktorý je súčasťou časti I. Dokumentácia prieskumov / I.09 Prieskum bioty.

3.6 Ďalší stupeň projektovej dokumentácie stavby predložiť dotknutým orgánom a organizáciám vrátane Okresného úradu Kysucké Nové Mesto, odbor krízového riadenia, Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p. , správcu verejnej kanalizácie a vodovodu.

Vypracovaná projektová dokumentácia na územné rozhodnutie bude predložená všetkým relevantným orgánom a organizáciám.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

3.7 V ďalšom stupni projektovej dokumentácie zásahy do biotopov riešiť s príslušným orgánom ochrany prírody v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení v dostatočnom časovom predstihu.

V trase navrhovanej stavby sa na základe prieskumu biotopov (I. Dokumentácia prieskumov / I.09 Prieskum bioty / I.09.1 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, Barlog, 2019) nevyskytujú biotopy európskeho alebo biotopy národného významu.

Kompletná dokumentácia DÚR navrhovanej stavby bude predložená príslušnému orgánu ochrany prírody a krajiny.

3.8 Priechodnosť biokoridorov zabezpečiť dostatočnou svetlosťou mostov.

V rámci predkladanej projektovej dokumentácie je vypracovaná časť: „I.09.3 Štúdia výskytu migračných trás živočíchov“ (I. Dokumentácia prieskumov / I.09 Prieskum bioty). V závere štúdie sa konštatuje, že v celej dĺžke hodnotenej trasy diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 sú navrhnuté stavebné objekty s dostatočnými rozmermi a vzdialenosťami od zástavby, ktoré spĺňajú požiadavky kladené na migračné objekty príslušných kategórií.

3.9 Návrh a realizáciu povrchových vrstiev vozovky riešiť s použitím tzv. nízkohlučného asfaltu, ktorý vďaka špeciálnej technológii vytvára vzduchové póry a tým tlmí primárny hluk od kolies.

V zmysle technickej správy k objektu 103 Diaľnica D3 km 11,100-22,300 je v súlade s týmto bodom Záverečného stanoviska vozovka navrhnutá s použitím tzv. nízkohlučného asfaltu (asfaltový koberec drenážny). Rovnaká úprava obrusnej vrstvy vozovky bude riešená aj na mostných objektoch 233, 237 a 247).

3.10 Návrh a realizáciu výstavby protihlukových stien riešiť s technickými parametrami zodpovedajúcimi výpočtovej úrovni záťaže hlukom spôsobenej prevádzkou diaľnice.

Návrh objektov protihlukových stien je riešený na základe výsledkov aktualizácie hlukovej štúdie s technickými parametrami, ktoré zodpovedajú úrovni záťaže hlukom z dopravy na diaľnici. Navrhujú sa objekty 306 Protihluková stena na D3 v km 16,650 – 19,560 (vľavo) a 307 Protihluková stena na D3 v km 16,900 - 19,255 vpravo.

3.11 Navrhnúť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch.

Vegetačné úpravy budú navrhnuté v súlade s platnými technickými predpismi na plochách trvalého záberu stavby. Plochy dočasných záberov na poľnohospodárskych a lesných pozemkoch budú po výstavbe zrekultivované. Plochy dočasných záberov na ostatných pozemkoch mimo spevnených plôch budú zatrávnené, v priemete mostov spevnené štrkom.

3.12 Zabezpečiť hydrogeologický prieskum zameraný na drenážny účinok a ovplyvnenie režimu a kvality podzemných vôd a pre možnosť vsakovacích priekop.

Samostatnou časťou projektovej dokumentácie DÚR je „I.1 Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum v rozsahu potrebnom pre spracovanie DÚR“ (I. Dokumentácia prieskumov).

Hydrogeologický prieskum vykonaný v rámci projektovej dokumentácie na územné rozhodnutie vo vzťahu k podzemným vodám konštatoval, že: „Diaľnica nemá žiadny vplyv na zmenu bilančného stavu útvaru podzemnej vody SK10005000P a celkový bilančný stav útvaru podzemnej vody bude aj po vybudovaní diaľnice definovaný ako dobrý bilančný stav“.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Počas výstavby diaľnice je navrhnuté zabrániť úniku kontaminantov a v rámci geotechnického monitoringu sledovať ich výskyt v podzemných vodách

V úseku riešenom v zmene DÚR nie sú navrhované vsakovacie priekopy, nakoľko prakticky celý riešený úsek je vedený na mostoch a estakáde.

3.13 Likvidácia vôd z povrchového odtoku vsakom do okolitého terénu je možná iba za predpokladu, že tieto nebudú znečistené látkami škodiacimi vodám.

Na základe vodohospodárskej mapy M 1:50 000, trasa diaľnice v km 17,489 - 17,595 zasahuje do vonkajšieho PHO-2, v km 17,595 - 17,848 do vnútorného PHO-2. Celá stavba navyše sa nachádza v CHVO Beskydy a Javorníky.

Odvodnenie objektov diaľnice je riešené v súlade s platnou legislatívou na ochranu vôd a v súlade s platnými technickými normami.

3.14 V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.

Skládky stavebných materiálov budú umiestnené na plochách určených pre zariadenie staveniska a pre skládky humusu. Plochy pre zariadenie staveniska sa navrhujú:

- ZS 15 v km 16,950 vľavo, v priestore medzi D3, preložkou cesty k SO 137) a ČOV KNM
- ZS 16 v km 18,000 vľavo, v priestore bývalého areálu SÚC ŽSK
- ZS 17 v km 18,450 vľavo, v priestore bývalého futbalového ihriska
- ZS 18 v km 19,180 vľavo, medzi riekou Kysuca a jej pravostrannou hrádzou

Zabezpečenie skládok materiálu proti nadmernej prašnosti je povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby v súlade s platnou legislatívou v oblasti ochrany ovzdušia a s podmienkami stavebného povolenia.

3.15 Zvláštne a osobitné opatrenia počas výstavby, v dotyku s inžinierskymi sieťami, revíznymi šachtami a ostatnými objektmi a zariadeniami spresniť v samostatných projektových riešeniach ďalšieho stupňa projektovej prípravy (napr. problematika trvalého prístupu majiteľov a správcov inžinierskych sietí k objektom a zariadeniam počas výstavby, poloha dočasných objektov navrhovaného zariadenia staveniska voči ochranným pásmam týchto zariadení a pod.).

Predmetná problematika bude riešená v podrobnejších stupňoch projektovej dokumentácie stavby – v DSP.

3.16 Navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.

Riešený úsek v zmene DÚR je vedený prakticky celý na mostoch a estakáde, čiže k budovaniu násypov dôjde iba v minimálnom rozsahu. Všetok výkopový materiál vhodný do násypu, či už priamo alebo po úprave, bude do týchto násypov zabudovaný

Pre budovanie cestného telesa platí STN 73 6133 „Stavba ciest. Teleso pozemných komunikácií.“

3.17 Z hľadiska efektívneho zmiernenia dopadov hluku aktualizovať pre vybraný variant „Hlukovú a vibračnú štúdiu“ pre spresnenie definitívnych opatrení.

Definitívne opatrenia proti hluku vyplývajú z aktualizácie hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou projektovej dokumentácie na územné rozhodnutie ako časť I.03 Hluková štúdia

3.18 Počas výstavby zabezpečiť geologický (resp. geotechnický dozor).

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

3.19 Navrhnuť miesto ukladania nevhodnej zeminy z výkopov po dohode so zástupcami samosprávnych orgánov dotknutých obcí.

Miesta pre ukladanie nevhodnej zeminy budú riešené vo vyššom stupni projektovej dokumentácie, ktorá bude riešiť celý úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto na základe celkových bilancií zemných prác po konzultácii so zástupcami dotknutých obcí.

3.20 Práce vo vodnom toku orientovať mimo doby neresu rýb a vývoja ikier/ lariev.

Podmienka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Obdobie neresu závisí od konkrétneho druhu ryby. Pri druhoch rýb európskeho významu, ktoré sa vyskytujú v území je to úhrnné obdobie od marca do júla.

3.21 Regulovať korytá tokov len v nevyhnutnej miere a vylúčiť ťažbu štrku v koryte toku.

V rámci predmetnej zmeny dochádza k úprave Kysuce len v miestach premostenia vodného toku s úpravou brehov vodného toku Kysuca na zabezpečenie stability svahov a dna v zmysle požiadaviek správcu toku SVP š.p v kontakte konštrukcií mostného objektu (SO 233 a SO 237).

3.22 V prípade, že dôjde stavebnou činnosťou k úhynu rýb, zničeniu neresísk a pod. je potrebné straty kompenzovať opätovným zarybnením alebo finančným odškodnením.

Podmienka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby. V prípade, že stavebnou činnosťou dôjde k podobnej situácii, bude riadne prešetrená a budú vyvodené prípadné kompenzácie škody. Počas výstavby bude na stavbe prítomný environmentálny dozor stavby.

3.23 Na spevnenie brehov použiť len prírodné materiály s vylúčením dláždenia dna a brehov, používania umelých prefabrikátov a betónu.

V rámci navrhovanej zmeny sa uvažuje s úpravou brehových častí a pätky na kontakte svahu a dna koryta spevnením v kombinácii prírodných materiálov z lomového kameňa a čiastočne dlažby z lomového kameňa s vyplnením škár betónovou zmesou. Spevnenie brehov bude riešené iba v mieste križovania mostov diaľnice D3 s riekou Kysuca.

3.24 Úpravy dna v koryte Kysuce neplanírovať, dno koryta ponechať s veľkými balvanmi, ktoré zabezpečia heterogenitu prúdenia a diverzitu mikrohabitatov.

V rámci navrhovanej zmeny sa vôbec neuvažuje s úpravami vodného toku Kysuca. Úpravy sa obmedzujú len na lokality križovania diaľnice D3 s riekou Kysuca.

3.25 Úpravy tokov nenavrhovať zatrubnením alebo a formou kanalizácií tokov, nebudovať stupne a prahy, ktoré by mohli predstavovať migračnú bariéru.

V rámci navrhovanej zmeny sa neuvažuje s úpravou vodných tokov okrem popísaných v bode 3.23.

3.26 V prípade súhlasu správcu toku a technických možností upraviť na vhodných miestach breh v zábere stavby tak, aby vznikli vhodné podmienky pre hniezdenie rybárika riečného.

V rámci navrhovanej zmeny nebudú brehy rieky Kysuce upravované, len v rozsahu križovania vodného toku mostnými objektami.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

3.27 Označiť mostové konštrukcie križujúce biokoridor rieky Kysuca reflexnými prvkami, ktoré by eliminovali nárazy vtákov do týchto konštrukcií pri prelete ponad rieku.

Mostné konštrukcie križujúce biokoridor rieky Kysuca budú označené reflexnými prvkami na elimináciu kolízií vtákov s týmito konštrukciami pri prelete ponad rieku.

3.28 Pri budovaní protihlukových stien je potrebné použiť taký typ, aby boli vtákmi jasne spozorovateľné, odporúčame vyhýbať sa transparentným materiálom a v prípade nutnosti ich použitia doplniť ich dodatočne vzorom, ktorý zvýši viditeľnosť steny pre vtáky.

V celom úseku navrhovanej zmeny stavby v km 16,880 – 19,280, ktorá je vedená na mostoch, sa navrhujú priehľadné protihlukové steny po oboch stranách diaľnice. Podrobnosti povrchovej úpravy protihlukových stien budú riešené vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie stavby, opatrenie na lepšie zviditeľnenie steny pre vtákov je ich bežnou súčasťou.

3.29 V prípade nálezu lokality obojživelníkov, ktorá môže byť pri výstavbe zničená, je potrebné vykonať záchranný odchyt a premiestnenie populácie obojživelníkov na najbližšiu vhodnú lokalitu.

Ako možné lokality výskytu obojživelníkov boli v Migračnej štúdii identifikované najmä samotné vodné toky a koridory popri nich a periodické mláky.

Počas výstavby bude na stavbe prítomný environmentálny dozor stavby. V prípade, že sa zistí koncentrovaný výskyt obojživelníkov, vykoná sa záchranný odchyt a premiestnenie na vhodnú lokalitu.

3.30 V spolupráci s príslušným orgánom ochrany prírody a odbornou organizáciou ŠOP posúdiť možnosť, na vhodných miestach líniovej stavby, doplniť siete v záujme ochrany vtáctva a netopierov.

V celom úseku navrhovanej zmeny stavby v km 16,880 – 19,280 sa navrhujú protihlukové steny po oboch stranách diaľnice s predpokladanou výškou 4,0 – 5,0 m. S inštaláciou ďalších objektov - sietí – sa na úrovni DÚR neuvažuje.

3.31 Búdky a hibernačné boxy umiestňovať v priestoroch mimo diaľničného telesa na vhodných objektoch (stromy).

V prípade, že sa počas výstavby vyskytne potreba zriaďovať takéto zariadenia, tieto budú umiestňované mimo diaľničného telesa na vhodné objekty. Počas výstavby bude na stavbe trvalo prítomný environmentálny dozor, ktorý rozhodne o potrebe zriaďovania takýchto zariadení. Nakoľko je však trasa diaľnice D3 v úseku zmeny DÚR vedená silne urbanizovaným územím, nepredpokladáme potrebu umiestňovania takýchto zariadení.

3.32 Minimalizovať zásahy do zaplavovaných brehov rieky Kysuca na lokalitách s výskytom vrbových krovín a brehových porastov deväťsilov.

Záber stavby je v rámci zmeny redukovaný na nevyhnutné minimum. V zmysle Inventarizácie biotopov európskeho a národného významu (Barlog, 2019) na trase diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 sa nevyskytujú biotopy európskeho a národného významu.

3.33 Neumiestňovať na štrkové lavice skládky pôdnych skrývok, materiálov a ani časti stavebných dvorov.

V rámci navrhovanej stavby v rozsahu zmeny DÚR bol rozsah stavebných dvorov zredukovaný a odstránený bol stavebný dvor práve z podobnej lokality v km cca 17,5 (stred lokality).

J. Vplyv stavby na životné prostredie

3.34 V rámci technických možností zachovať krovité a bylinné porasty pod telesom diaľnice.

Pod telesom diaľnice nie je možné zachovať krovité a bylinné porasty. V celom koridore stavby sa na plochách trvalého záberu v rámci prípravy staveniska všetky porasty odstránia, aby nebránili pohybu mechanizmov pri výstavbe. V prípade, že by sa zachovali, v novovzniknutých podmienkach (pod mostnými objektami je obmedzené svetlo a vlaha) by nemali šancu prežiť.

3.35 Minimalizovať poškodenia segmentov lesných spoločenstiev.

Podmienka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby, ktorý je pri svojej činnosti povinný postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi.

3.36 Prehodnotiť v ďalšej etape projektovej prípravy rozsah nevyhnutných úprav koryta a brehov rieky Kysuca na zabezpečenie protipovodňovej ochrany územia.

Objekt 364 Úprava toku Kysuce č.2 - okres Kysucké Nové Mesto pozostával z piatich častí S1-S5 Časť S1 nie je v rozsahu zmeny DÚR a preto ostáva v zmysle platného územného rozhodnutia. Časti S3 – S5 vzhľadom na zmenu technického riešenia diaľnice D3 nie je potrebné realizovať, čo bolo preukázané hydrotechnickým výpočtom rieky Kysuca. Časť S2 bude výrazne zredukovaná. Predmetom časti S2 je návrh úpravy častí vodného toku Kysuca pre zabezpečenie stability svahov a dna v kontakte s konštrukciami mostných objektov (SO 233, 237) a brehov vodného toku Kysuca.

Križovanie mostných objektov v rozsahu zmeny DÚR je v dvoch miestach, a to v rozsahu riečnych km 7,686 23 až 9,732 02.

Podľa lokalizácie je návrh na úpravu rieky Kysuca, časť S2 rozdelený na dva úseky, úsek 1 od rkm 7,686 23 po rkm 8,063 68 a úsek 2 od rkm 9,411 92 po rkm 9,732 02

V oboch úsekoch sa jedná o úpravu brehových častí a pätky na kontakte svahu a dna koryta spevnením v kombinácii prírodných materiálov z lomového kameňa a čiastočne dlažby z lomového kameňa s vyplnením škár cement-betónovou zmesou.

Súčasťou predkladanej zmeny DÚR je aj hydrotechnický výpočet povodňových prietokov Q100, ktorý preukázal zanedbateľný vplyv diaľnice D3 v úseku zmeny DÚR na odtokové pomery územia.

3.37 Posúdiť možnosť odvádzania vôd z povrchového odtoku z vozovky do podzemných vôd prostredníctvom vsakovacích systémov.

V úseku zmeny DÚR nie je možné riešiť odvádzanie dažďových vôd do vsaku z dôvodu geologických podmienok, priestorových možností a množstiev odvádzaných vôd z úseku, ktorý je prakticky celý vedený na mostoch a estakáde a je odvodňovaný do dvoch miest. Na základe rokovania so správcom toku SVP š.p. budú tieto vody po prečistení vypúšťané do rieky Kysuca.

3.38 Používať technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám a zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu.

Podmienka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby, ktorý je pri svojej činnosti povinný postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi v oblasti ochrany vôd.

3.39 Pri betónovaní mostných prvkov v toku zabezpečiť, aby neunikali betónové zmesi, ktoré môžu lokálne zapríčiniť zníženie hodnôt pH, čo môže mať negatívny vplyv na vodné organizmy.

Podmienka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby, ktorý zodpovedá za dôsledné dodržiavanie stavebnej disciplíny tak, aby nedochádzalo k neželanému znečisteniu vodného toku.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

3.40 Lokality pre skladovanie výkopových zemín vopred odsúhlasiť so správou CHKO Kysuce.

Nakoľko prakticky celý úsek riešený v zmene DÚR je vedený na mostoch a estakáde, množstvo výkopovej zeminy bude minimálne (iba výkopy zo základov pilierov) a v prípade vhodnosti bude použité do príľahlých násypov. Ako dočasné skládky výkopovej zeminy sa využijú plochy zariadení staveniska.

3.41 Pre obdobie výstavby diaľnice vypracovať environmentálny plán výstavby zahŕňajúci návrh zásad výstavby vo vzťahu k životnému prostrediu a ekologickým aspektom prostredia, v ktorom sa stavba bude realizovať a zabezpečiť environmentálny dozor.

Zhotoviteľ stavby zabezpečí v etape výstavby environmentálny dozor a environmentálny plán výstavby.

3.42 Po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy, odstránené porasty revitalizovať, alebo uskutočniť náhradnú výsadbu s prirodzeným druhovým zložením tak, aby bola zabezpečená kontinuita biokoridoru rieky Kysuca.

Vegetačné úpravy sa vykonajú na plochách trvalých záberov stavby. Na plochách dočasných záberov poľnohospodárskych a lesných pozemkov sa po skončení výstavby vykoná poľnohospodárska alebo lesnícka rekultivácia. V každom prípade budú pre výsadby využité druhy domáceho pôvodu, charakteristické pre dané prostredie.

3.43 Ťažbu štrkov v koryte rieky vykonávať len na základe povolenia príslušného orgánu.

Ako si zhotoviteľ stavby zabezpečí potreby stavebných materiálov je na jeho rozhodnutí a s ohľadom na verejnú súťaž toto ani nie je možné mu predpisovať v projektovej dokumentácii. V prípade akejkolvek ťažby nerastných surovín zhotoviteľ stavby bude postupovať v zmysle platnej legislatívy.

3.44 Vegetačné úpravy zrealizovať bezprostredne po ukončení stavebných prác s rešpektovaním vhodného agrotechnického termínu.

Vegetačné úpravy sa zrealizujú v čo najskoršom vhodnom agrotechnickom termíne po ukončení výstavby objektov diaľnice.

3.45 Navrhnuť vhodné architektonické riešenia jednotlivých objektov stavby.

Architektonické riešenie mostných objektov je navrhnuté s ohľadom na blízkosť diaľnice D3 k mestu Kysucké Nové Mesto a obci Radoľa. Súčasťou zmeny DÚR sú aj vizualizácie stavby. Detailné architektonické riešenie jednotlivých prvkov (protihlukové steny, nátery, atď.) bude riešené vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

3.46 Lokality využívané pre stavebnú činnosť, mimo objekty diaľnice rekultivovať.

Súčasťou projektovej dokumentácie na územné rozhodnutie navrhovanej stavby sú aj objekty rekultivácie poľnohospodárskej a lesnej pôdy.

3.47 Pre prevádzku líniovej stavby navrhnuť a vybudovať vhodný varovný systém.

Diaľnica bude vybavená informačným systémom diaľnice napojeným na operátorské pracovisko NDS, ktorého súčasťou je okrem iného aj kamerový systém, hlásky SOS, meteozaariadenia a hlásiče námrazy, atď.

3.48 V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona

J. Vplyv stavby na životné prostredie

č.245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Súčasťou projektovej dokumentácie na stavebné povolenie navrhovanej stavby je aj časť H. Záber pozemkov, ktorá bude riešiť podrobne zábery pozemkov z kvalitatívnej aj z kvantitatívnej stránky.

3.49 Znížiť výmeru dočasného odňatia tak, aby líniové manipulačné plochy boli riešené v rámci plôch trvalého odňatia, a aby zariadenie staveniska, skladové plochy a iné objekty stavby boli riešené alternatívne na nepoľnohospodárskych pozemkoch.

Plochy dočasných záberov stavby sú navrhnuté tak, aby plochy záberu poľnohospodárskej aj lesnej pôdy bol minimálny. Návrh musí vyhovovať hlavne potrebám samotnej stavby tak, aby boli optimálne umiestnené zdroje materiálov a pritom minimalizované nutné prejazdy cez dotknuté obce.

3.50 Dodržať určenú plochu trvalého a dočasného záberu pôd.

Podmienka sa týka etapy výstavby navrhovanej stavby a musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

3.51 Minimalizovať trvalé a dočasné zábery lesných pozemkov, stavebné dvory a skládky materiálov a odpadov umiestňovať tak, aby bola v čo najväčšej miere využitá plocha iných pozemkov, alebo pozemkov trvalo vyňatých z plnenia funkcií lesov, resp. poľnohospodárskej pôdy.

Plochy dočasných záberov stavby sú navrhnuté tak, aby plochy záberu poľnohospodárskej aj lesnej pôdy bol minimálny. Návrh musí vyhovovať hlavne potrebám samotnej stavby tak, aby boli optimálne umiestnené zdroje materiálov a pritom minimalizované nutné prejazdy cez dotknuté obce.

3.52 Podľa vhodnosti cestnej siete v dotknutom území navrhnuť alternatívne riešenia prístupových ciest na stavbu diaľnice D3 po existujúcich pozemných komunikáciách (za účelom zníženia dočasného záberu) a tak zabezpečiť, aby sa nestavali nové prístupové cesty len pre navrhovaný úsek stavby diaľnice D3 a využívala sa v čo najvyššom rozsahu miestna cestná sieť.

V riešenom úseku zmeny DÚR budú pre potreby stavby prednostne využívané jestvujúce pozemné komunikácie. Na konci riešeného úseku sa predpokladá výstavba dočasnej komunikácie ako prístup k opore mosta 237, ktorý je inak neprístupný z jestvujúcej siete komunikácií.

3.53 Dočasne vyňaté lesné pozemky budú po zrekultivovaní naďalej plniť pôvodné funkcie lesov.

Na dočasne vyňatých lesných pozemkoch bude po skončení výstavby diaľnice vykonaná lesnícka rekultivácia.

3.54 Rekultiváciu dočasne vyňatých lesných pozemkov realizovať v súlade so zákonom č.138/2010 Z. z. o lesnom reprodukčnom materiáli v znení neskorších predpisov a nie podľa navrhovaných sadovníckych úprav.

Lesnícka rekultivácia dočasne vyňatých lesných pozemkov sa zrealizuje v zmysle platnej legislatívy.

3.55 V prípade nálezu archeologických pamiatok vykonať záchranný prieskum v súlade so zákonom č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

V prípade nálezu archeologických pamiatok počas výstavby sa bude postupovať v zmysle platnej legislatívy na ochranu pamiatkového fondu.

3.56 Návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy odsúhlasiť s orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.

Vypracovaná projektová dokumentácia na územné rozhodnutie bude predložená na odsúhlasenie orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy – okresný úrad, pozemkový a lesný odbor.

3.57 V rámci projektovej prípravy predložiť vypracovaný projekt sadových úprav na posúdenie príslušnému orgánu štátnej správy.

Objekt vegetačných úprav je súčasťou projektovej dokumentácie DÚR, ktorá ako celok bude predložená príslušnému orgánu štátnej správy. Vegetačné úpravy budú vypracované v súlade s platnými technickými podmienkami – TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách (04/2010) a TKP25 Vegetačné úpravy (10/2012) na plochách trvalého záberu stavby.

3.58 Dreviny v okolí stavby chrániť počas výstavby aj počas prevádzky v súlade s STN 83 7010 Ochrana drevín.

Podmienka sa týka etapy výstavby navrhovanej stavby a musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

3.59 Minimalizovať státie a prejazdy motorových vozidiel na vegetačných plochách a pod korunami stromov.

Podmienka sa týka etapy výstavby navrhovanej stavby a musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

3.60 Výrub drevín v dotyku s vodnými tokmi vyvolané výstavbou diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, vopred odsúhlasiť príslušným orgánom štátnej vodnej správy a Slovenským vodohospodárskym podnikom, š.p..

Výrub drevín v dotyku s vodnými tokmi sa bude realizovať v rozsahu vypracovanej „Inventarizácie a spoločenského ohodnotenia drevín rastúcich mimo les“ na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy v súlade so zákonom č.364/2004 Z.z. o vodách a zákonom č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

3.61 Výrub drevín realizovať prednostne v mimovegetačnom a mimohniezdnom období na základe súhlasu príslušného orgánu.

Výrub drevín sa uskutoční na základe rozhodnutia o súhlase s výrubom drevín a za podmienok stanovených v tomto rozhodnutí. Spravidla jednou z podmienok je výrub vykonať prednostne v mimovegetačnom a v mimohniezdnom období.

3.62 Mostné piliere umiestňovať mimo kynety toku a navrhovať prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku pre účely údržby vodného toku.

Vzhľadom na veľkú šikmosť križovania diaľnice D3 s riekou Kysucou nie je možné túto požiadavku dodržať, rozpätie polí nad riekou Kysuca je navrhnuté na hornej hranici možností letmej betonáže s rozpätím polí 95 a 100m tak, aby čo možno najmenej obmedzovali tok rieky. Z rokovania medzi zástupcami Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p. a projektantom, dňa 8.10.2019, 24.10.2019 a 14.1.2020 vyplynulo konštatovanie, že SVP

J. Vplyv stavby na životné prostredie

š.p. netrvá na požiadavke umiestňovať mostné piliere mimo kyny toku a súhlasí s navrhovaným riešením mostov a s rozmiestnením pilierov za predpokladu dodržania nasledovných podmienok:

- Piliere v toku budú ochránené proti ľadochodom rozrážачom ľadu a budú nadimenzované na stav s ľadochodom tak, aby nedošlo k ich posunutiu alebo poškodeniu počas ľadochodov.*
- Brehy v priemete mosta a 10m proti a po prúde bude breh opevnený ťažkým opevnením z dlažby z lomového kameňa s vyškárovaním do výšky 100 ročnej vody.*
- Koryto Kysuce bude v úseku križovania s D3 upravené tak, aby nedochádzalo k erózii z dôvodu zmeny prúdenia v okolí pilierov,*
- Na hrádzach bude zabezpečená podjazdná výška minimálne 4,0m pre zabezpečenie prechodu techniky údržby správcu toku. V prípade, že toto nebude možné dosiahnuť, je možné prejazd techniky zabezpečiť aj mimo hrádze (zjazdy) na suchú stranu hrádze.*
- Piliere umiestnené v toku sú riešené ako samostatné piliere, nie dvojice pilierov ako na zvyšných častiach mostov.*
- Počas výstavby je možné zasiahnuť do telesa hrádze avšak musí byť zabezpečená dočasná ochrana proti veľkej vode. Po ukončení stavebných prác je potrebné teleso hrádze uviesť do pôvodného stavu.*

3.63 Mostné objekty dimenzovať na návrhový prietok Q100 ročnej veľkej vody s minimálnym dodržaním voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 736822, resp. STN 736201.

Všetky mostné objekty sú navrhované v súlade s uvedenými platnými STN. Mostné objekty sú navrhované na prietok Q100 ročnej vody s rezervou 0,5 m.

3.64 Pri súbehu a križovaní objektov diaľnice s vodnými tokmi je nutné dodržať § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov tak, aby pre správcu vodných tokov bol zachovaný obvyklý manipulačný pás.

Pri návrhu mostných objektov je požiadavka § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov dodržaná (viď. bod 3.62).

3.65 Po ukončení stavby obnoviť vegetačné plochy aj na okolitých pozemkoch dočasného záberu, ktoré boli zasiahnuté stavebnou činnosťou a zamedziť šíreniu invázií rastlín.

Plochy dočasného záberu poľnohospodárskych a lesných pozemkov sa po ukončení výstavby zrekultivujú podľa príslušných objektov dokumentácie na územné rozhodnutie. Plochy dočasných záberov na ostatných pozemkoch mimo spevnených plôch budú zatrávnené, v priemete mostov spevnené štrkom.

3.66 Pri uskladnení pevných a tekutých nebezpečných látok musí byť zabezpečené proti úniku nebezpečných látok (NL) do podzemných vôd. Sklady a všetky manipulačné plochy musia byť zabezpečené proti úniku NL do podlažia v zmysle § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č.372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Odporúčanie apeluje na dôsledné dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany vôd a odpadov. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi a ďalšími podmienkami vyplývajúcimi zo stavebného povolenia.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

3.67 Pre obdobie výstavby a tiež pre obdobie prevádzky diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku nebezpečných látok do životného prostredia v súlade so zákonom č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č.372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Odporúčanie apeluje na dôsledné dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany vôd a odpadov. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi a ďalšími podmienkami vyplývajúcimi zo stavebného povolenia.

3.68 Zhotoviteľ stavby musí pre prípad mimoriadneho úniku škodlivých látok do nezabezpečeného prostredia disponovať dostatočným množstvom technických a havarijných prostriedkov.

Odporúčanie apeluje na dôsledné dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany vôd a odpadov. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi a ďalšími podmienkami vyplývajúcimi zo stavebného povolenia.

3.69 Splaškové odpadové vody zo zariadenia staveniska je potrebné zachytávať a následne zabezpečiť ich likvidáciu v súlade so zákonom o vodách.

Odporúčanie sa týka etapy výstavby a apeluje na dôsledné dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany vôd a odpadov. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi a ďalšími podmienkami vyplývajúcimi zo stavebného povolenia.

3.70 Stavebné dvory a depónie zeminy umiestňovať mimo poľnohospodársku pôdu alebo na pôdy s menšou kvalitou.

Stavebné dvory a depónie sú umiestnené tak, aby boli optimálne vo vzťahu k stavbe, teda tak, aby boli čo najkratšie prepravné vzdialenosti medzi dvormi a stavbou a zároveň, aby bol minimalizovaný záber poľnohospodárskych a lesných pozemkov.

3.71 Humusový horizont z plôch trvalého záberu použiť na vylepšenie kvality menej kvalitných pôd po dohode s ich vlastníkom.

Nakladanie s humusovým horizontom sa bude riadiť platnými právnymi predpismi v oblasti ochrany pôd.

3.72 Pri stavebných prácach minimalizovať vhodnými technickými a organizačnými opatreniami prašnosť a sekundárnu prašnosť z dopravy.

Odporúčanie sa týka etapy výstavby a apeluje na dôsledné dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany ovzdušia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi a ďalšími podmienkami vyplývajúcimi zo stavebného povolenia.

3.73 Minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov, v nevyhnutnej miere skladovanie v areáloch stavenísk zabezpečiť v uzatvárateľných skladoch alebo stavebných silách.

Odporúčanie sa týka etapy výstavby a apeluje na dôsledné dodržiavanie legislatívy v oblasti ochrany ovzdušia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti

J. Vplyv stavby na životné prostredie

platnými legislatívnymi predpismi a ďalšími podmienkami vyplývajúcimi zo stavebného povolenia

3.74 Všetky opatrenia realizované k obmedzeniu prašnosti zaradiť do prevádzkových predpisov a oboznámiť pracovníkov s týmito opatreniami.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

3.75 V priebehu výstavby, ako aj počas prevádzkovania diaľnice chrániť okolitú poľnohospodársku pôdu pred poškodením a znehodnotením, hlavne zamedziť kontaminácii pôdy a horninového prostredia nebezpečnými látkami.

V priebehu výstavby požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Na stavbe sa predpokladá prítomnosť environmentálneho dozora, ktorý dohliada na dodržiavanie podmienok stavebného povolenia a v prípade nedostatkov operatívne problémy rieši.

Počas bežnej prevádzky sa vzhľadom na spôsob odvodnenia mostných objektov, prečistenie odpadových vôd v ORL a odvedenie do recipientu znečistenie pôd a horninového prostredia nepredpokladá. V prípade havárie vozidiel prevážajúcich nebezpečné látky sa situácia operatívne rieši v súčinnosti so zložkami HaZZ.

3.76 Zabezpečiť dodržiavanie podmienok ochrany zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami ustanovené v zákone č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a jeho a vykonávacích predpisov.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany ovzdušia.

3.77 V blízkosti obytných zón vylúčiť výstavbu v noci a v dňoch pracovného voľna.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany ovzdušia.

3.78 Stavebné dvory zriaďovať so zabezpečením skladov a mechanizmov proti úniku nebezpečných látok.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi.

3.79 Z hľadiska dopravy zabezpečiť účinnú techniku pre čistenie komunikácií predovšetkým pri zemných prácach a ďalšej výstavbe vrátane zberu tuhých nečistôt.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi.

3.80 Stavebné odpady z demolácií a rekonštrukcií vozoviek vhodne materiálovo zhodnotiť počas stavebných prác.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi aj v oblasti nakladania s odpadmi.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

3.81 V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie popísať podrobnejšie spôsob nakladania s nebezpečnými odpadmi. Uviesť bilančné toky, jednotlivé činnosti a miesta, kde budú tieto odpady vznikať, ako a kde sa s nimi bude do času ich zhodnotenia a zneškodnenia nakladať.

Uvedená problematika bude predmetom riešenia v podrobnejších stupňoch projektovej dokumentácie stavby – v dokumentácii na stavebné povolenie.

3.82 Doplniť zmluvné zabezpečenie s oprávnenou organizáciou, ktorá odpad prevezme už počas výstavby. Uzavrieť zmluvy o odbere produkovaných odpadov počas prevádzky s oprávnenými organizáciami.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia. Povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby je riadiť sa pri svojej činnosti platnými legislatívnymi predpismi aj v oblasti nakladania s odpadmi.

3.83 Pri výstavbe stavebných objektov a ich následnej prevádzke používať iba zariadenia a motorové vozidlá v riadnom technickom stave.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

3.84 Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačné úpravy, agrotechnické a organizačné opatrenia, minimalizovať transport pôdných častíc do povrchových vôd.

Základným protieróznym opatrením svahov novovybudovanej diaľnice bude zatrávnenie plôch čo najskôr po výstavbe, aby sa zahumusovaný povrch svahov stabilizoval a zamedzilo sa odnosu pôdných častíc a vzniku erózných rýh. Aj preto je zatrávnenie svahov telesa diaľnice súčasťou objektu diaľnice a nie objektu vegetačných úprav, ktoré je možné realizovať aj neskôr vo vhodných agrotechnických termínoch.

3.85 Pri zabezpečovaní materiálov z iných zdrojov maximálne využívať existujúce ložiská surovín a nové otvárať, len ak je to nevyhnutné.

Požiadavka musí byť akceptovaná budúcim zhotoviteľom stavby na základe podmienok stavebného povolenia.

Región Kysúc je chudobný na nerastné suroviny. V okrese Čadca sa nachádzajú dve ložiská nevyhradeného nerastu, ani jedno nie je v ťažbe. V regióne je geologicky overené, ale doteraz neotvorené ložisko stavebného kameňa Ochodnica (k.ú. Ochodnica, kóta Lazce). Úžitkovou surovinou sú pieskovce. Ložisko je v správe Obecného úradu Ochodnica.

V Ošadnici je overené ložisko tehliarskych surovín (k.ú. Očšadnica – Rovne). Úžitkovou surovinou sú prevažne pelitické belovežské vrstvy spodného oddielu paleogénu, charakteristické striedaním ílovitých prachovcov s rozpadavými i pevnými pieskovecami v pomere 34 : 1 (zdroj: RÚSES okresu Čadca)

V katastri obce Snežnica v okrese Kysucké Nové Mesto sa nachádza ložisko nevyhradeného nerastu (LNN) „Snežnica – stavebný kameň (4630), ktoré využíva organizácia RS Kameňolomy, s.r.o. Žilina (zdroj: ÚPN Kysucké Nové Mesto).

Získať nerastnú surovinu v okolí stavby je reálne len pri pieskovcoch, ílovcoch a štrkových akumuláciách rieky Kysuca.

Ložiská nevyhradených nerastov evidované HBÚ:

| Názov lomu | Nerast | Organizácia |
|------------|----------------------|---|
| Ochodnica | Paleogénne pieskovce | Obec Ochodnica |
| Radol'a | Tehliarske suroviny | Severoslovenské tehelne a.s. v likvidácii Žilina, |

J. Vplyv stavby na životné prostredie

| | | |
|-------------------|------------------------------|--|
| | | <i>Bytčická 89, Žilina</i> |
| <i>Klubina II</i> | <i>Stavebný kameň</i> | <i>Štátny geologický ústav Dionýza Štúra</i> |
| <i>Raková</i> | <i>Hliny, ílovce, sliene</i> | <i>Štátny geologický ústav Dionýza Štúra</i> |
| <i>Snežnica</i> | <i>Stavebný kameň</i> | <i>RS Kameňolomy, sr.o., Predmestská 90, 010 01 Žilina, IČO 44 790 155</i> |
| <i>Snežnica</i> | <i>Stavebný kameň</i> | <i>EUROMAXX,s.r.o., Predmestská 90, 010 01 Žilina, IČO:44 924 879</i> |

3.86 Pred stavebným konaním požiadať vodohospodársky orgán o súhlas podľa § 27 zákona č. 364/2004 Z. z. vodného zákona na uskutočnenie, zmenu stavieb a zariadení alebo na činnosti, ktoré môžu ovplyvniť stav povrchových a podzemných vôd – stavby vo vodách, na pobrežných pozemkoch, v ochranných pásmach vodárenských zdrojov, sklady, nádrže a skládky znečisťujúcich látok.

Navrhovateľ pred stavebným konaním požiada vodohospodársky orgán o súhlas § 27 zákona č. 364/2004 Z. z. vodného zákona. Navrhovateľ, projektant aj budúci zhotoviteľ stavby sú pri svojej činnosti povinní dodržiavať platné právne predpisy.

3.87 Po ukončení stavebných prác dočasne zabrané plochy rekultivovať na základe schváleného projektu rekultivácie.

Plochy dočasných záberov budú po skončení výstavby rekultivované podľa konkrétnych objektov rekultivácie, ktoré sú súčasťou projektovej dokumentácie na územné rozhodnutie.

3.88 Pred uvedením líniovej stavby do trvalého užívania predložiť výsledky objektivizácie hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v dotknutom obytnom území v okolí stavby Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu Oddelenie oblastného hygienika Žilina.

V rámci monitoringu hluku sa navrhuje po skončení výstavby objektivizácia úrovne hluku za účelom komplexného zhodnotenia vplyvu plánovanej stavby na hlukovú situáciu v lokalite. Výsledky budú predložené Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu Oddelenie oblastného hygienika Žilina.

3.89 Návrh monitoringu sumarizovať v rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie aktualizáciou Projektu monitoringu vplyvov na vybrané zložky životného prostredia, ktorý bol vypracovaný v zmysle zásad stanovených technickým predpisom MDPT SR / SSC číslo TP 050 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie.

Návrh monitoringu je sumarizovaný v rámci PD DÚR časť K01 Projekt monitoringu vplyvu stavby na vybrané zložky životného prostredia.

8. OBJEKTY PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE ZABEZPEČUJÚCE PODMIENKY OCHRANY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

1 . Objekt rekultivácie:

025 Rekultivácia dočasných záberov

Objekt 025 rieši rekultiváciu dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy a lesnej pôdy, ktoré sú vyčlenené na zabezpečenie vykonávania stavebných prác pre predmetný úsek diaľnice. Rekultivácia dočasných záberov sa vypracováva pre:

- dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy s dĺžkou trvania do 1 roka (ročný záber)
- dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy s dĺžkou trvania nad 1 rok

J. Vplyv stavby na životné prostredie

- dočasné zábery lesných pozemkov s dĺžkou trvania na 3 roky a 1 rok

Pre dočasné zábery v trvaní do 1 roka sa v zmysle Zákona č. 220 Z. z. z 10. marca 2004, § 18, sa rekultivácia zrealizuje na základe vypracovaného návrhu vrátenia poľnohospodárskej pôdy do pôvodného stavu.

Pre dočasné zábery s dĺžkou trvania nad 1 rok, § 12, Zákona č. 220/2004 Z. z. sa rekultivácia zrealizuje na základe projektu spätnej rekultivácie.

Základom pre vypracovanie projektov návrhu vrátenia poľnohospodárskej pôdy do pôvodného stavu a spätnej rekultivácie je projekt bilancie skrývky humusového horizontu. V zmysle Zákona č. 220/2004 Z. z. sa pred využívaním poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely z dotknutých plôch odstráni humusový horizont, ktorý sa bude skladovať a ošetrovať po celú dobu dočasného odňatia.

Rekultivácia všetkých dočasných záberov sa navrhuje dvoma druhmi prác:

- technická rekultivácia – úprava terénu a obnova pôdneho profilu
- biologická rekultivácia – zúrodnenie pôdy a obnova trvalých trávnych porastov

Technická rekultivácia sa navrhuje zhodne pre plochy dočasného záberu do 1 roka a nad 1 rok nasledujúcimi prácami:

- Odstránenie zhutnenia odhumusovaného terénu
- Urovanie povrchu pred rozprestretím humusovej vrstvy
- Navezenie, rozprestretie a urovanie humusovej vrstvy

Biologická rekultivácia na plochách s dobou dočasného odňatia do 1 roka

V prípade odnímaných poľnohospodárskych plôch v trvaní dočasného odňatia do 1 roka sa rozsah vrátenia poľnohospodárskych plôch do pôvodného stavu obmedzí len na prípravu pôdy na ďalšie využívanie, to znamená urovanie povrchu a predosevnú prípravu pôdy. Výnimku tvoria plochy, ktoré boli využívané ako trvalé trávne porasty, resp. sú ako trvalé trávne porasty v stave C-KN evidované. V tomto prípade biologická rekultivácia zahŕňa aj obnovu trávneho krytu. Spôsob obnovy sa uskutoční spôsobom popísaným v časti spätnej rekultivácie. Pre vrátenie poľnohospodárskej pôdy do pôvodného stavu sa navrhuje tento postup:

- odstránenie sekundárneho zhutnenia ornice
- urovanie povrchu a rozbitie hrubej brázdy po orbe
- úprava pôdy pred výsevom a vytvorenie osivového lôžka
- založenie trvalého trávneho porastu

Biologická rekultivácia na plochách dočasného odňatia nad 1 rok – spätná rekultivácia

Biologickú rekultiváciu charakterizuje vyhláška č. 508 Ministerstva pôdohospodárstva SR z 23. augusta 2004 ako súhrn agrotechnických, biologických a pestovateľských opatrení na obnovu kvalitatívnych vlastností poľnohospodárskej pôdy a obnovu pôdnej úrodnosti. V zmysle tejto definície je navrhovaný zúrodňovací proces na rekultivovaných pôdach nasledovne:

- ošetrovanie rozprestretej humusovej vrstvy herbicídmi sa navrhuje len výnimočne. Pri kvalitnom ošetrovaní humusového horizontu na skládkach po celú dobu jeho uloženia od skrývky po spätné použitie je použitie chemického ošetrovania obmedzené.
- úprava pôdnej reakcie vápnením jemne mletým vápencom.
- hnojenie pôdy organickým hnojivom maštalným hnojom
- hnojenie pôdy priemyselnými hnojivami.
- v prípade obnovy trvalých trávnych porastov prihnojenie dusíkatým hnojivom
- zelené hnojenie, pri ktorom sa do pôdy zaoráva vyprodukovaná hmota rastlín pestovaných len na tento účel

J. Vplyv stavby na životné prostredie

- obnova trvalých trávnych porastov podsevom do tzv. krycej plodiny
- príslušná agrotechnika predstavuje práce, ktorými sa obrobí pôda pred výsevom a do pôdy sa zapravujú hnojivá

Rekultivácia lesných pozemkov na plochách dočasného záberu:

- zrovnanie pláne
- navrstvenie humusovej vrstvy pôdy
- zatrávnenie

2. Objekty vegetačných úprav:

032-00 Vegetačné úpravy diaľnice D3 a križovatiek

V rámci zmeny DÚR, ktorá predstavuje v zmysle záverov záverečného stanoviska MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018, realizovať navrhovanú činnosť ako variant „1 povrchový variant (subvariant 1A)“ namiesto pôvodne navrhovaného tunelového variantu. Zmena má dopad aj na objekt 032-00 Vegetačné úpravy diaľnice D3 a križovatiek, kde hlavnou zmenou je, že sa nerealizuje úprava nad presypaným tunelom, prevažná väčšina trasy je vedená na mostných objektoch, len cca 100 m úsek je na zemnom telese. V časti, vedenej na zemnom telese sa nezrealizuje vegetačný stredný deliaci pás, ale len stredové betónové zvodidlo.

V úseku navrhovanej zmeny v km od 16,880 po km 19,280 sa vegetačné úpravy zrealizujú len na svahoch zemného telesa diaľnice D3. V tomto úseku je zemné teleso opatrené v spodnej časti opevnením proti vodnej erózii pri vysokých prietokoch rieky Kysuca.

Vzhľadom na požiadavku NDS (v zmysle minimálnych technických špecifikácií) dodržať za PHS priestor šírky minimálne 0,75 m pre prístup personálu údržby a v prípade výsadby vegetačných úprav za PHS, túto šírku zväčšiť o samotnú plochu vegetačných úprav, nie je možné z titulu dodržania záberov s výsadbou vegetačných úprav za PHS uvažovať.

Vegetačné úpravy sa navrhujú podľa TP 035 Vegetačné úpravy pri pozemných komunikáciách (04/2010).

Objekty vegetačných úprav slúžia vo všeobecnosti ako konečná úprava svahov novovybudovaných objektov diaľnice, vetiev križovatiek a vnútrokrižovateľských priestorov. Ich základnou funkciou je stabilizácia svahov výsevom trávneho semena a výsadbou vhodných drevín a ochrana svahov pred veternou a vodnou eróziou. Vhodnými a dobre zvolenými vegetačnými úpravami sa vybudované technické dielo začlení do okolitého prostredia, výsadby bránia rozširovaniu nepôvodných rastlín. Výsadby na svahoch plnia aj funkciu optického vedenia komunikácie. V neposlednom rade esteticky dotvárajú technické dielo, maskujú nevzhľadné múry a steny a plnia hygienickú funkciu tlmením hluku a zadržiavaním prašnosti.

Zatrávnenie plôch nie je súčasťou objektov vegetačných úprav, ale jednotlivých cestných objektov – diaľnice, križovatky, preložiek ciest atď. V rámci objektu vegetačných úprav sa navrhuje len technológia zatrávnenia hydroosevom a vhodné zloženie trávnej zmesi.

Pre vegetačné úpravy je navrhnutý materiál I. akostnej triedy, v druhovom zložení, ktoré je prispôbené lokálnym prírodným podmienkam, požiadavkám ochrany prírody a zároveň je overené praxou.

Vegetačné úpravy sa budú riadiť nasledovnými všeobecnými základnými požiadavkami:

- vegetačné úpravy sa vykonajú vo vhodnom agrotechnickom termíne, najlepšie na jeseň od polovice septembra do novembra, aby boli využité dve obdobia bohaté na zrážky,

J. Vplyv stavby na životné prostredie

- vegetačné úpravy budú zrealizované na plochách ktoré budú zahumusované vrstvou humóznej zeminy v min. hrúbke 0,2 m. Pôdny substrát na plochách, na ktoré sa bude naväzovať humózná zemina musí mať sprašovitú, piesčitohlinitú, hlinitopiesčitú, alebo hlinitú štruktúru bez skál, len s menšími frakciami štrku, v hrúbke aspoň do 100 cm v miestach situovania výsadiel stromov a 50 cm v miestach výsadiel kríkov,
- zemina určená na zahumusovanie svahov diaľnice musí pochádzať zo skládky, na ktorej bola zemina riadne ošetrovaná. Ošetrovanie zeminy na skládke pozostáva z postreku proti nežiaducim burinám v jarných mesiacoch máj – jún. Tento postrek sa aplikuje po náraste rastlín na povrchu deponovanej zeminy. V mesiaci august a september je potrebné vykonať kompletne prevrstvenie – prehadzovanie zeminy aj s prípadným prevápnením. Ak sa zemina na skládke riadne neošetrí, obsahuje množstvo semien nielen bežných burín, ale aj rôznych expanzívnych a najmä inváznych druhov rastlín, ktoré po rozprestretí zeminy veľmi rýchlo vyrastú a okrem toho, že znehodnotia aj kvalitne vykonaný výsev kvalitnou trávou zmesou, stávajú sa zdrojom rýchleho šírenia týchto rastlín do okolitej krajiny poškodennej výstavbou ale aj do okolitej prírodnej krajiny. Ošetrovanie už navozenej zeminy nemá taký účinok ako kompletne riadne ošetrovanie depónie.
- vegetačné úpravy sa vykonajú na odburinený, zatrávený a stabilizovaný povrch po prvom kosení,
- v úseku zmeny kompozície bude tvoriť plošná výsadba svahov kríkovou zeleňou. V spodnej časti násypových svahov telesa diaľnice D3 sa na niektorých miestach zo strany Kysuce navrhuje kamenné opevnenie proti vodnej erózii pri vysokých prietokoch rieky Kysuce. V tejto časti kry budú vysadené vo vzdialenosti min 1,0 m od vrchnej hrany opevnenia
- pre výsadbu drevín sa pripravujú jamy primeraných rozmerov,
- pri výsadbe drevín sa pridá ku každej drevine záhradnícka zemina a na zlepšenie vlastností výsadbového substrátu aj organické hnojivo, anorganické tabletované hnojivo a vlahový pôdny kondicionér v predpísaných množstvách,
- hneď po výsadbe sa všetky dreviny dôkladne polejú,
- po výsadbe sa dreviny a plochy namulčujú mulčovacími plachtami a prekryjú mulčou (drvenou kôrou ihličnatých stromov),
- pre optimálny vývoj vysadených drevín je nevyhnutné ošetrovanie po dobu 3 rokov 2 x ročne v agrotechnických termínoch, ktoré zabezpečuje zhotoviteľ stavby prostredníctvom svojho podzhotoviteľa, nakoľko on priamo ručí za udatnosť a riadny rozvoj vegetácie počas celej dĺžky trvania záručnej lehoty.

3. Mostné objekty

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 diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto sa počíta s vybudovaním mostných objektov, ktoré zároveň budú umožňovať migráciu zveri popod teleso diaľnice:

233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou

Most sa nachádza nad riekou Kysucou a jej brehmi a hrádzami.

Zmeny v stavebnom objekte 233 boli vyvolané návrhom objektu 247 – estakády namiesto pôvodne navrhovaného tunela.

Konstruktúra bola upravená z dôvodu jej dilatačného prepojenia s mostom SO247. Most SO247 nahrádza pôvodne navrhovaný tunel. Rozmiestnenie podpier na objekte SO247

J. Vplyv stavby na životné prostredie

ovplyvnilo posuny a zmeny rozpätí na moste SO233. Pôvodný most s 9 otvormi bol nahradený mostom s 8 otvormi. Pôvodné rozpätia zostali približne rovnaké.

Uhol kríženia toku a diaľnice je určujúci pre voľbu typu konštrukcie, umiestnenie podpier a rozpätí polí. Určujúcou podmienkou bolo **čo najmenej zasahovať do toku rieky**. Podpery, ktoré vzhľadom na limity použitého typu konštrukcie zostali v toku, sú upravené podľa požiadaviek správcu toku.

Konštrukcia premostňuje rieku Kysuca a pobrežné časti s hrádzami. Premostenie je realizované dvoma samostatnými mostami , ľavým a pravým mostom. Rozpätia ľavého mosta sú 46 + 3*57 + 3*95 + 76m. Celková dĺžka ľavého mosta je 587,7m. Rozpätia pravého mosta sú 76 + 3*100 + 76 + 3*58 + 46m. Celková dĺžka pravého mosta je 581,7m.

Kategória cesty na moste je D24,5/80. Na moste sú umiestnené zaraďovacie pruhy. Most má preto premennú šírku. Základná vzdialenosť medzi zvodidlami je 11,25m, rozšírená v oblasti prídavných pruhov na 12,75m. Priečny sklon je premenný $\pm 4,0\%$.

Most je v pôdoryse v dvojito oblúku. V pozdĺžnom reze je most v stúpaní. Most je kolmý. Uhol kríženia s osou toku je 16,34g.

Nosná konštrukcia je spojený predpätý trám s premennou výškou prierezu. Uloženie na podpore v časti letmo betónovanej bude spresnené v ďalšom stupni.

Spodná stavba je tvorená oporou a podperami. Oporu tvorí úložný prah uložený na mikropilótach. Podpery sú tvorené pilierom a základovou pätkou uloženou na mikropilótach. Tvar základu je odlišný podľa toho, či je podpera v toku alebo na brehu, a či je podpera súčasťou letmej betonáže alebo betonáže po poliach. Zakladanie je hĺbkové na mikropilótach. Mikropilóty sú dlhé 15m votknuté do vhodnej vrstvy. V toku sú navrhnuté ohrádzky pre vytvorenie vrtacej plošiny.

Na moste sú navrhnuté obojstranné rímky. Tu je umiestnený servisný chodník. Zvodidlá sú navrhnuté pre úroveň zachytenia H3. Na celej dĺžke mosta je navrhnutá protihluková stena. Odvodnenie ju uvažované potrubné. **Voda bude odvedená pod most, do ORL. Mostné závery sa uvažujú odhlučnené .**

Dĺžka premostenia :

Ľavý most: 576.00 m

Pravý most: 570.00 m

Dĺžka mosta :

Ľavý most: 587.70 m

Pravý most: 581.70 m

Šírka mosta :

Ľavý most: 14.00 ~ 15.50 m

Pravý most: 14.00 ~ 15.50 m

Výška mosta :

Ľavý most: 13.30 m

Pravý most: 13.30 m

Plocha mosta : (šírka mosta * dĺžka premostenia)

Ľavý most: $14.75 * 576.00 = 8\,496.00 \text{ m}^2$

Pravý most: $14.75 * 570.00 = 8\,407.50 \text{ m}^2$

„Svetlá“ výška mosta: 6 m a viac

237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou

Most sa nachádza nad riekou Kysucou a jej brehmi a hrádzami.

Zmeny v stavebnom objekte 237 boli vyvolané návrhom objektu 247 – estakády namiesto pôvodne navrhovaného tunela.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Rozmiestnenie podpier na objekte SO247 ovplyvnilo posuny a zmeny rozpätí na moste SO237. Pôvodný most s 9 otvormi bol nahradený mostom so 7 otvormi na ľavom moste a so 6 otvormi na pravom moste. Pôvodné rozpätia zostali približne rovnaké. Oproti predchádzajúcemu riešeniu bol zmenený tvar priečneho rezu. Pôvodné zvislé trámy prierezu boli nahradené šikmými. Prierez je rovnaký ako na SO233 a SO247.

Uhol kríženia toku a diaľnice je určujúci pre voľbu typu konštrukcie, umiestnenie podpier a rozpätia polí. Určujúcou podmienkou bolo **čo najmenej zasahovať do toku rieky**. Podpery, ktoré vzhľadom na limity použitého typu konštrukcie zostali v toku, sú upravené podľa požiadaviek správcu toku.

Konštrukcia premošťuje rieku Kysuca a pobrežné časti s hrádzami. Premostenie je realizované dvoma samostatnými mostami, ľavým a pravým mostom. Rozpätia ľavého mosta sú 64 + 2*95 + 98 + 64m. Celková dĺžka ľavého mosta je 529,7m. Rozpätia pravého mosta sú 64 + 3*95 + 64 + 58m. Celková dĺžka pravého mosta je 480,7m.

Kategória cesty na moste je D24,5/80. Základná vzdialenosť medzi zvodidlami je 11,25m. Priečny sklon je premenný $\pm 4,0\%$.

Most je v pôdoryse v oblúku. V pozdĺžnom reze je most v stúpaní. Most je kolmý. Uhol kríženia s osou toku je 174,84g.

Nosná konštrukcia je spojitý predpätý trám s premennou výškou prierezu. Uloženie na podpere v časti letmo betónovanej bude spresnené v ďalšom stupni.

Spodná stavba je tvorená oporou a podperami. Oporu tvorí úložný prah uložený na mikropilótach. Podpery sú tvorené pilierom a základovou pätkou uloženou na mikropilótach. Tvar základu je odlišný podľa toho, či je podpera v toku alebo na brehu, a či je podpera súčasťou letmej betonáže alebo betonáže po poliach. Zakladanie je hĺbkové na mikropilótach. Mikropilóty sú dlhé 15m votknuté do vhodnej vrstvy. V toku sú navrhnuté ohrádzky pre vytvorenie víťacej plošiny.

Na moste sú navrhnuté obojstranné rímasy. Tu je umiestnený servisný chodník. Zvodidlá sú navrhnuté pre úroveň zachytenia H3. Na celej dĺžke mosta je navrhnutá protihluková stena. Odvodnenie ju uvažované potrubné. **Voda bude odvedená pod most, do ORL. Mostné závery sa uvažujú odhlučnené.**

Dĺžka premostenia :

Ľavý most: 518.00 m

Pravý most: 469.00 m

Dĺžka mosta :

Ľavý most: 529.70 m

Pravý most: 480.70 m

Šírka mosta :

Ľavý most: 13.90 m

Pravý most: 13.90 m

Výška mosta :

Ľavý most: 12.60 m

Pravý most: 12.60 m

Plocha mosta : (šírka mosta * dĺžka premostenia)

Ľavý most: $13.90 * 518.00 = 7\,200.20 \text{ m}^2$

Pravý most: $13.90 * 469.00 = 6\,519.10 \text{ m}^2$

„Svetlá“ výška mosta: 6 m a viac

J. Vplyv stavby na životné prostredie

247 Estakáda na D3 v km 18,100 pozdĺž Kysuce

Most SO247 nahrádza pôvodne uvažovaný tunel. Dilatačný celok (DC) 1 a DC2 mosta sa nachádza v území medzi riekou Kysucou a cestou I/11. DC3 sa nachádza v inundačnom území rieky Kysuca. Most križuje obec Radoľa.

Konštrukcia je rozdelená na 3 dilatačné celky. Prvý dilatačný celok premostuje areál čerpacej stanice. Druhý dilatačný celok premostuje cestu a potok. Tretí dilatačný celok premostuje inundačné územie rieky Kysuca. Dĺžky dilatačných celkov sú 415 – 500 – 327m. Pre voľbu typu konštrukcie v DC1 je rozhodujúca veľkosť areálu čerpacej stanice. Táto oblasť vyžaduje rozpätie poľa 95m. Na základe tohto rozpätia je navrhnutá v DC1 letmo betónovaná konštrukcia, na ľavom aj pravom moste. Konštrukcie DC2 a DC3 sú uvažované ako betonáž po poliach, pri zachovaní komorového priečneho rezu.

Premostenie je realizované dvoma samostatnými mostami , ľavým a pravým mostom. Rozpätia ľavého mosta DC1 sú $64 + 3 \cdot 95 + 64$, DC2 $46 + 7 \cdot 58 + 46$ m, DC3 $46 + 4 \cdot 58 + 46$ m. Celková dĺžka ľavého mosta je $415 + 501 + 327 = 1243$ m. Rozpätia pravého mosta sú DC1 $64 + 3 \cdot 95$ 64m, DC2 $46 + 6 \cdot 58 + 46$, DC3 $46 + 6 \cdot 58 + 46$ m. Celková dĺžka pravého mosta je $416 + 443 + 443 = 1302$ m.

Kategória cesty na moste je D24,5/80. Základná vzdialenosť medzi zvodidlami je 11,25m. Šírka v priečnom smere je konštantná. Priečny sklon je premenný $\pm 4,0\%$.

Most je v pôdoryse v oblúku a prechodnici. V pozdĺžnom reze je most v stúpaní. Most je kolmý. Uhol križenia s osou cesty 105,9g s osou potoka 114,51g (DC2).

Nosná konštrukcia je spojitý predpätý trám s premennou výškou prierezu. Uloženie na podpere v časti letmo betónovanej bude spresnené v ďalšom stupni. Prierez je jednokomorový, so šikmými stenami trámov. Uvažované je s dvoma technológiami. Letmou betonážou a betonážou po poliach. Časti betónované letmo majú premennú výšku prierezu z hodnoty 5,5m nad podperou na hodnotu 3,2m v poli.

Spodná stavba je tvorená oporou a podperami. Oporu tvorí úložný prah uložený na mikropilótach. Podpery sú tvorené pilierom a základovou pätkou uloženou na mikropilótach. Tvar základu je odlišný podľa toho, či je podpera súčasťou letmej betonáže alebo betonáže po poliach.

Zakladanie je hĺbkové na mikropilótach. Mikropilóty sú dlhé 15m votknuté do vhodnej vrstvy. V toku sú navrhnuté ohrádzky, pre vytvorenie vŕtacej plošiny.

Na moste sú navrhnuté obojstranné rímasy. Vnútorňa rímša má šírku 0,9m, vonkajšia má šírku 1,5m. Tu je umiestnený servisný chodník. Zvodidlá sú navrhnuté pre úroveň zachytenia H3. Na celej dĺžke mosta je navrhnutá protihluková stena. Odvodnenie ju uvažované potrubné. **Voda bude odvedená pod most, do ORL. Mostné závery sa uvažujú odhlučnené.**

Dĺžka premostenia :

Ľavý most: 1 239.00 m

Pravý most: 1 297.00 m

Dĺžka mosta :

Ľavý most: 1 244.00 m

Pravý most: 1 302.00 m

Šírka mosta :

Ľavý most: 13.90 m

Pravý most: 13.90 m

Výška mosta :

Ľavý most: 13.60 m

Pravý most: 13.60 m

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Plocha mosta : (šírka mosta * dĺžka premostenia)

Ľavý most: $13.90 * 1\,239.00 = 17\,222.10 \text{ m}^2$

Pravý most: $13.90 * 1\,297.00 = 18\,028.30 \text{ m}^2$

„Svetlá“ výška mosta: 6 m a viac

Navrhované mostné objekty umožňujú priechodnosť viacerých biokoridorov, resp. migračných trás živočíchov, evidovaných v území stavby diaľnice.

V rámci predkladanej projektovej dokumentácie je vypracovaná časť: „I.09.3 Štúdia výskytu migračných trás živočíchov“ (I. Dokumentácia prieskumov / I.09 Prieskum bioty).

V závere štúdie sa konštatuje, že v celej dĺžke hodnotenej trasy diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 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.

4. Protihlukové opatrenia

V rámci dokumentácie na územné rozhodnutie bola vypracovaná Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 02/2020), na základe ktorej bol stanovený rozsah potrebných protihlukových opatrení na stavbu Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280.

Vybudovaním diaľnice sa cca 2/3 intenzity dopravy presunie z cesty I/11 na novú diaľnicu. Tým sa spolu s dopravou presunú aj sprievodné nepriaznivé vplyvy dopravy ako sú hluk a emisie látok znečisťujúcich ovzdušie. Zároveň však dôjde k zníženiu nepriaznivých vplyvov dopravy najmä v obciach, ktorými v súčasnosti prechádza hlavná dopravná záťaž, t.j. v obciach, ktoré ležia na hlavnom ťahu cesty I/11. Prevádzka diaľnice D3 bude mať významne pozitívny vplyv tam, kde sa zníži intenzita dopravy o tranzitnú dopravu s veľkým podielom nákladnej dopravy.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Hluková štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s. 02/2020) navrhuje pre zabezpečenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku v území protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien.

306 Protihluková stena na D3 v km 16,650 - 19,560 vľavo

V riešenom objekte stavby diaľnice D3 sa podľa hlukovej štúdie predpokladá prekračovanie hluku v niekoľkých lokalitách, tieto lokality sú chránené protihlukovými stenami v rámci tohto objektu podľa nasledovnej tabuľky:

| názov | dĺžka/výška [m] | povrch bariéry | lokalita |
|---|-----------------|----------------|------------------|
| Protihluková stena na D3 v km 16,650 – 18,100 (vľavo) | 1450/4 | odrazivý | Kysucké N. Mesto |
| Protihluková stena na D3 v km 18,100 – 19,255 (vľavo) | 1155/4,5 | odrazivý | Kysucké N. Mesto |
| Protihluková stena na D3 v km 19,255 – 19,560 (vľavo) | 305/5 | odrazivý | Kysucké N. Mesto |

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Spolu je v rámci zmeny DÚR v tomto objekte navrhovaných 2 910 m protihlukových stien.

Parametre protihlukových stien vychádzajú z hlukovej štúdie pre túto stavbu. Určené sú staničenia začiatkov a koncov protihlukových stien, ich výška od nivelety rýchlostnej cesty. Protihlukové steny budú spĺňať kategóriu B3 vzduchovej nepriezvučnosti ($DL_R > 24$ dB), v prípade pohltivých stien aj kategóriu A3 zvukovej pohltivosti (DL_a od 8 do 11 dB).

V priečnom usporiadaní diaľnice sú protihlukové steny osadené súbežne so zvodidlami za ich deformačnou hĺbkou.

Základná konštrukcia protihlukových stien je tvorená nosnými oceľovými stĺpmi tvaru H, do ktorých sa zasúvajú výplňové panely – v styku so zemným telesom betónové parapetné panely a na ne výplňové pohltivé panely.

Základové konštrukcie sú tvorené železobetónovými pilótami ukončenými hlavicou na ukotvenie oceľových stĺpov.

Na mostných objektoch sú stĺpy kotvené do rímsy mosta. Výplňové panely sú z hliníkových parapetných panelov a transparentných výplňových panelov v hliníkovom ráme.

Transparentné výplne budú štandardne vybavené pruhmi pre zvýšenie viditeľnosti steny pre vtáky.

Konštrukcie protihlukových stien musia spĺňať parametre vzduchovej nepriezvučnosti a hlukovej pohltivosti ako jeden certifikovaný celok.

Zároveň hluková štúdia odporúča v miestach protihlukových opatrení na mostných objektoch navrhnuť tzv. tiché mostné závery. Toto odporúčanie sa premietlo do stavebných objektov mostov SO233, SO237 a SO 247.

307 Protihluková stena na D3 v km 16,900 - 19,255 vpravo

V riešenom objekte stavby diaľnice D3 sa podľa hlukovej štúdie predpokladá prekračovanie hluku v niekoľkých lokalitách, tieto lokality sú chránené protihlukovými stenami v rámci tohto objektu podľa nasledovnej tabuľky:

| názov | dĺžka/výška [m] | povrch bariéry | lokalita |
|--|--------------------|-------------------|---------------------|
| Protihluková stena na D3 v km 16,900 – 18,100 (vpravo) | 1200/4,5 | odrazivý | Kysucké N. Mesto |
| Protihluková stena na D3 v km 18,100 – 19,255 (vpravo) | 1155/5 | odrazivý | Kysucké N. Mesto |

Spolu je v rámci zmeny DÚR v tomto objekte navrhovaných 2 355 m protihlukových stien.

Parametre protihlukových stien vychádzajú z hlukovej štúdie pre túto stavbu. Určené sú staničenia začiatkov a koncov protihlukových stien, ich výška od nivelety rýchlostnej cesty. Protihlukové steny budú spĺňať kategóriu B3 vzduchovej nepriezvučnosti ($DL_R > 24$ dB), v prípade pohltivých stien aj kategóriu A3 zvukovej pohltivosti (DL_a od 8 do 11 dB).

V priečnom usporiadaní diaľnice sú protihlukové steny osadené súbežne so zvodidlami za ich deformačnou hĺbkou.

Základná konštrukcia protihlukových stien je tvorená nosnými oceľovými stĺpmi tvaru H, do ktorých sa zasúvajú výplňové panely – v styku so zemným telesom betónové parapetné panely a na ne výplňové pohltivé panely.

Základové konštrukcie sú tvorené železobetónovými pilótami ukončenými hlavicou na ukotvenie oceľových stĺpov.

Na mostných objektoch sú stĺpy kotvené do rímsy mosta. Výplňové panely sú z hliníkových parapetných panelov a transparentných výplňových panelov v hliníkovom ráme.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Transparentné výplne budú štandardne vybavené pruhmi pre zvýšenie viditeľnosti steny pre vtáky.

Konštrukcie protihlukových stien musia spĺňať parametre vzduchovej nepriezvučnosti a hlukovej pohltivosti ako jeden certifikovaný celok.

Zároveň hluková štúdia odporúča v miestach protihlukových opatrení na mostných objektoch navrhnuť tzv. tiché mostné závery. Toto odporúčanie sa premietlo do stavebných objektov mostov SO233, SO237 a SO 247.

5. Úpravy vodných tokov

364 Úprava toku Kysuce č.2 - okres Kysucké Nové Mesto

Objekt 364 Úprava toku Kysuce č.2 - okres Kysucké Nové Mesto pozostával z piatich častí S1-S5 Časť S1 nie je v rozsahu zmeny DÚR a preto ostáva v zmysle platného územného rozhodnutia. Časti S3 – S5 vzhľadom na zmenu technického riešenia diaľnice D3 nie je potrebné realizovať, čo bolo preukázané hydrotechnickým výpočtom rieky Kysuca. Časť S2 bude výrazne zredukovaná. Predmetom časti S2 je návrh úpravy častí vodného toku Kysuca pre zabezpečenie stability svahov a dna v kontakte s konštrukciami mostných objektov (SO 233, 237) a brehov vodného toku Kysuca.

Križovanie mostných objektov v rozsahu zmeny DÚR je v dvoch miestach, a to v rozsahu riečnych km 7,686 23 až 9,732 02.

Podľa lokalizácie je návrh na úpravu rieky Kysuca, časť S2 rozdelený na dva úseky, úsek 1 od rkm 7,686 23 po rkm 8,063 68 a úsek 2 od rkm 9,411 92 po rkm 9,732 02.

V oboch úsekoch sa jedná o úpravu brehových častí a pätky na kontakte svahu a dna koryta spevnením v kombinácii prírodných materiálov z lomového kameňa a čiastočne dlažby z lomového kameňa s vyplnením škár cement-betónovou zmesou.

Konštrukčné riešenie

Úsek „1P“, od ZU rkm 7,686 23 po KÚ rkm 7,792 79 – (pravostranná úprava).

Navrhované je opevnenie pravého brehu rieky podľa tvaru priečneho rezu terénom. Úsek sa nachádza v priamej trase. Hlavným prvkom opevnenia je stabilizácia dna a svahov v miestach s najvyššími rýchlosťami a to vytvorenie novej pätky z lomového kameňa v kategórii hmotnosti 500 kg. Šírka pätky bude cca 4 m a výška pätky bude 1,5 m pričom nad súčasné dno bude navýšenie pätky cca 0,5 m. ďalej to bude opevnenie svahu dlažbou z lomového kameňa a výplňou škár cement-betónovou zmesou až po úroveň Q100. Vo vzdialenosti cca 10 m od pätky smerom k osi toku bude naviac opevnenie dna kamennou rovnatinou z lomového kameňa hmotnostnej kategórie do 50 kg. V rkm 7,740 23 sa nachádza vyústenie odpadného potrubia od mestskej ČOV, ktoré je riešené ako objekt SO 522 Úprava jestvujúcich vyústení kanalizácií pri Kysuckom Novom Meste.

Úsek „1L“, od ZU rkm 7,875 93 po KÚ rkm 8,063 68 – (ľavostranná úprava).

Navrhované je opevnenie ľavého brehu rieky podľa tvaru priečneho rezu terénom. Úsek sa nachádza v mierne konkávnom oblúku. Hlavným prvkom opevnenia je stabilizácia dna a svahov v miestach s najvyššími rýchlosťami a to vytvorenie novej pätky z lomového kameňa v kategórii hmotnosti 500 kg. Šírka pätky bude cca 4 m a výška pätky bude 1,5 m pričom nad súčasné dno bude navýšenie pätky cca 0,5 m. ďalej to bude opevnenie svahu dlažbou z lomového kameňa a výplňou škár cement-betónovou zmesou až po úroveň Q100.

Úsek „2L“, od ZU rkm 9,411 92 po KÚ rkm 9,524 18 – (ľavostranná úprava).

Navrhované je opevnenie ľavého brehu rieky podľa tvaru priečneho rezu terénom. Úsek sa nachádza v priamej trase avšak hneď pod konkávnym oblúkom. Ľavá strana koryta je relatívne plytká a za brehovou čiarou sa rozprestiera krátke inundačné územie ohraničené násypovým telesom št. cesty I/11 – smer Žilina - Čadca. Hlavným prvkom opevnenia je stabilizácia dna a svahov v miestach s najvyššími rýchlosťami a to vytvorenie novej pätky

J. Vplyv stavby na životné prostredie

z lomového kameňa v kategórii hmotnosti 500 kg. Šírka pätky bude cca 4 m a výška pätky bude 1,5 m pričom nad súčasné dno bude navýšenie pätky cca 0,5 m. ďalej to bude opevnenie svahu dlažbou z lomového kameňa a výplňou škár cement-betónovou zmesou až po úroveň Q100. V km 9,490 06 sa nachádza vyústenie priepustu pod št. cestou Žilina – Čadca, úprava vyústenia bude súčasťou navrhovaného opevnenia

Úsek „2P“, od ZU rkm 9,613 50 po KÚ rkm 9,732 02 – (pravostranná úprava).

Navrhované je opevnenie pravého brehu rieky podľa tvaru priečneho rezu terénom. Úsek sa nachádza v spodnej časti konvexného smerového oblúka trasy toku. Hlavným prvkom opevnenia je stabilizácia dna a svahov v miestach s najvyššími rýchlosťami a to vytvorenie novej pätky z lomového kameňa v kategórii hmotnosti 500 kg. Šírka pätky bude cca 4 m a výška pätky bude 1,5 m pričom nad súčasné dno bude navýšenie pätky cca 0,5 m. ďalej to bude opevnenie svahu dlažbou z lomového kameňa a výplňou škár cement-betónovou zmesou až po úroveň Q100.

6. Odvedenie vôd a kanalizácia

V súčasnosti platné predpisy a zákony na ochranu životného prostredia, povrchových a podzemných vôd, najmä zákon č.364/2004 (§2 a §36) o vodách a Nariadenie vlády č.269/2010 (§9) klasifikujú dažďové vody z pozemných komunikácií ako vody z povrchového odtoku s obsahom znečisťujúcich škodlivých látok (predovšetkým uhľovodíky ropného pôvodu - NEL, s koncentráciou cca 200mg/l), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť kvalitu povrchových vôd. Vypúšťanie takýchto vôd do povrchových vôd je možné len cez zariadenia, ktoré zabezpečia zachytávanie plávajúcich aj škodlivých, znečisťujúcich látok. Správne odvedenie zrážkových vôd z povrchov objektov diaľnice, ostatných komunikácií a mostov je dôležité z hľadiska ochrany kvality povrchových a podzemných vôd.

103 Diaľnica D3 km 11,100-22,300

Riešený úsek diaľnice D3 - zmena DÚR km 16,880 – 19,280 zasahuje v úseku km 17,489 - 17,595 do vonkajšieho PHO-2 a v úseku km 17,595 - 17,848 do vnútorného PHO-2. V predmetných úsekoch je trasa diaľnice D3 vedená na súmostí mostov č. 233, 247, 237 a odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do príľahlých žľabov s vpustami, zaústenými do odvodňovacieho potrubia mostov, ktoré bude ďalej prepojené do kanalizácie D3 - SO501.

Odvodnenie vozovky z úseku diaľnice D3 - zmena DÚR km 16,880 – 19,280 vedenom na zemnom telese je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom na svah cestného telesa a následne do okolitého terénu, resp. v úseku s protihlukovými stenami do príľahlých žľabov s vpustami, zaústenými do kanalizácie D3 – SO501.

Kanalizácia D3 – SO501 bude v rámci čistenia odvádzaných vôd prepojená do odlučovačov ropných látok ORL, z ktorých budú vyčistené vody vyústené do rieky Kysuca. Odlučovače ropných látok (ORL), budú umiestnené v odstavnom pruhu (zálive) diaľnice D3. ORL v riešenom úseku diaľnice D3 - zmena DÚR km 16,880 – 19,280 musia spĺňať parametre čistenia na výstupe zo zariadenia s hodnotu $NEL \leq 0,5 \text{ mg.l}^{-1}$.

117 Úprava c. I/11 v km 435,0 v Skalke a v km 434,0 v Radoli

Objekt je rozdelený na dva úseky, úsek 1 (km 435,750 - 435,450 cesty I/11) a úsek 2 (km 434,650 - 433,250 cesty I/11). Úsek 1 je mimo riešeného rozsahu zmeny DÚR a preto nie je predmetom jej riešenia a ostáva bez zmeny v zmysle platného územného rozhodnutia. Úsek 2 je v rámci zmeny DÚR upravený. V zmysle záverov záverečného stanoviska MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) - Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ číslo 1823/2018-1.7/dj zo dňa 13.4.2018 realizovať navrhovanú činnosť ako variant „1 povrchový variant (subvariant 1A)“ sa objekty odvodnenia vnútorných

J. Vplyv stavby na životné prostredie

vôd a hĺbkový drén pri ceste I/11 v Radoli nebudú realizovať a nie je preto v druhom úseku potrebné ani samotnú cestu I/11 upravovať

V rámci druhého úseku sa však iba upraví odvodňovacia priekopa, do ktorej je vyústený priepust cesty I/11 (identifikačné číslo P11571) km 18,343 diaľnice D3 (nakoľko kolide s pilierom navrhovanej estakády diaľnice D3, objekt 247) a odvodnenie pozdĺž chodníka resp. nástupnej hrany SO173 zastávky SAD na ceste I/18.

Úprava odvodňovacej priekopy predstavuje jej odklonenie v mieste navrhovaného piliera SO247 a opätovné napojenie na existujúcu priekopu. V mieste odklonenia resp. obchádzania piliera SO247 je vedená na spoločnom telese preložky chodníka SO173. Navrhovaná dĺžka úpravy priekopy je 46 m. Priekopa je navrhovaná lichobežníkového tvaru so šírkou dna 1,0 m a sklonom svahov 1:1,5. Svahy budú opevnené lomovým kameňom.

Odvodnenie pozdĺž chodníka resp. nástupnej hrany SO173 zastávky SAD na ceste I/18 bude riešené vpustom / štrbinovým žľabom. Vody z odvodňovacieho zariadenia (vpust / štrbinový žľab) budú zaústené do odvodňovacej priekopy.

137 Úprava cesty k SO v Kysuckom Novom Meste

Výstavbou diaľnice D3 dôjde k prerušeniu jestvujúcej prístupovej cesty k skládke komunálneho odpadu v Kysuckom Novom Meste. Objekt sa skladá z dvoch častí 137A a 137B.

Časť 137A, ktorá sa nachádza v mieste diaľničného privádzača SO113, zostáva v zmysle pôvodného územného rozhodnutia bez zmeny, pretože sa nenachádza v rozsahu zmeny DÚR.

Časť 137B, ktorá sa nachádza za križovatkou Kysucké Nové Mesto je v rámci „zmeny DÚR km 16,880 – 19,280“ upravená z dôvodu rešpektovania navrhovaných mostných pilierov SO233, zabezpečenia podjazdnej výšky 4,20 m a z dôvodu aktualizácie zamerania.

Začiatok časti B je v km cca 16,836 diaľnice D3, vedie popri pravej strane diaľnice pozdĺž hrádze, prechádza popod most SO233 a končí na ľavej strane diaľnice v km cca 16,977 za areálom ČOV. Dĺžka trasy časti B je 0,213 414 km. Smerové vedenie trasy tvoria priamky a jednoduché oblúky s polomermi 25 a 80 m.

Výškovo je trasa navrhnutá prevažne vo výkope z dôvodu dodržania podjazdnej výšky 4,20 m, pričom na začiatku a konci úseku je napojená na existujúci stav. Minimálny pozdĺžny sklon je 0,5%, maximálny 6,7%. Na zaoblenie lomov nivelety sú použité zakružovacie oblúky s polomermi 300 a 750 m.

Odvodnenie cesty je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky na svah cestného telesa a následne do cestných priekop. Priekopy sú navrhnuté ako vsakovaco odparovacie, ľavostranná priekopa je v údolnicovom oblúku navrhnutá na dĺžke 60 m ako lichobežníková so šírkou dna 0,5m.

501 Kanalizácia diaľnice D3 km 11,100-22,300

Zmenou výškového usporiadania diaľnice dôjde aj k zmene odvádzania zrážkových vôd z povrchu komunikácie v km 16,880 – 19,280 D3.

Pre odvádzanie iba zrážkových vôd z povrchu vozovky mostného objektu diaľnice D3 je riešený návrh na vybudovanie nového potrubného rozvodu dažďovej kanalizácie, ktorý pozostáva z dvoch stokových systémov.

Zrážkové vody z povrchu komunikácie mostu SO233, SO237 a SO247 budú odvádzané odvodňovacím potrubím (súčasť mostu), ktoré bude podľa sklonových pomerov ukončené z každej strany mostu za prechodovou doskou a prepojené do koncovej šachty navrhovanej

J. Vplyv stavby na životné prostredie

kanalizácie. Do tejto kanalizácie budú odvádzané aj zrážkové vody z uličných vpustov, umiestnených vo vozovke za prechodovou doskou oboch strán mosta.

Navrhovaná kanalizácia pozostáva z troch stôk, označených „O“, „O1“ a „P“, ktoré sú v rámci predčistenia odvádzaných vôd zaústené do odlučovača ropných látok (ďalej ORL).

Potrubný rozvod stoky „O“ bude od mostného objektu v dĺžke cca 70 m trasovaný v strednom deliacom pruhu vľavo v smere staničenia, následne križuje cestu a bude privedený do odstavného pruhu s prepojením do ORL. Do tejto stoky bude napojená stoka „O1“ odvádzajúca zrážkové vody z povrchu komunikácie križovatkovej vetvy „D“. Vyčistené vody v ORL budú odvádzané pokračujúcim rozvodom kanalizácie v dĺžke cca 90 m, ktorý bude križovať diaľnicu D3 a prístupovú cestu, s následným vypúšťaním do vodného toku Kysuca.

Pre odvádzanie zrážkových vôd z povrchu komunikácie križovatkovej vetvy „D“ bude vybudovaná vetva „O1“ v dimenzii DN300, dĺžky cca 240 m. Potrubie kanalizácie bude vedené v ľavej krajnici cesty, do ktorej budú napojené prípojky z uličných vpustov. Potrubný rozvod bude prepojený do stoky „O“ pred jej napojením do ORL.

Stokou „P“ budú odvádzané zrážkové vody mostu a krátkeho úseku diaľnice D3. Potrubie kanalizácie bude trasované v strednom deliacom pruhu, vpravo v smere staničenia, do ktorého budú napojené prípojky z uličných (cestných) vpustov. Potrubný rozvod je zvedený do odstavného pruhu (zálivu), kde bude prepojený do ORL. Vyčistené vody v ORL budú ďalej potrubným rozvodom v dĺžke cca 60 m, vypúšťané cez výustný objekt do rieky Kysuca.

Profily potrubia budú prispôbené kapacitnému prietoku a rýchlosti, unášacej sile na dne potrubia a nivelete komunikácie.

Kanalizačné potrubie, ako aj všetky odvodňovacie zariadenia umiestnené na diaľnici D3 budú navrhnuté s kapacitnou rezervou 25 %.

Potrubný rozvod cestnej kanalizácie navrhujeme z plastových rúr (PP, PVC) korugovaných, v dimenzii DN300 až DN600 pre jednotlivé stoky a hladkých rúr v dimenzii DN200 pre prípojky z vpustov. Materiál potrubia musí byť vodotesný, na ktorom musia byť vykonané skúšky vodotesnosti kanalizácie v zmysle STN EN 1610 - 756910, cieľom ktorej je preukázať nepriepustnosť stôk, aby sa zabránilo prenikaniu znečistených odpadových vôd do okolitého terénu, alebo prenikaniu podzemných vôd do stôk.

Uloženie potrubia vo výkopovej ryhe bude typizované, s minimálnym krytím 1,2 m pod niveletou komunikácie.

Na vhodných miestach budú pravidelne rozmiestnené čistiace otvory (revízne šachty) pre prípad kontroly, čistenia, resp. nutnosti zásahu pri poruchách a pod.. Tieto šachty budú umiestnené aj v miestach, kde dochádza k zmene smerových pomerov na stokách. Šachty navrhujeme v typovom vyhotovení z prefabrikovaných betónových skruží vnútorného priemeru \varnothing 1000 mm. Vstupný otvor do šacht bude opatrený poklopom z kompozitu s triedou zaťaženia podľa umiestnenia šachty – v cestnom telese D400, v rastlome teréne B125.

Odvodnenie komunikácie mimo mostu bude riešené cez uličné (cestné) vpusty, ktoré budú vyskladané z prefabrikovaných dielcov s otvorom pre odtokové potrubie DN200 mm, opatrené záchytným košom hrubých nečistôt a mrežovým poklopom triedy zaťaženia D400.

Napojenie potrubia kanalizácie do vodného toku bude zrealizované cez typizovaný výustný objekt, ktorý musí byť upravený opevnením brehu a dna dlažbou z lomového kameňa do betónu v dĺžke 5 m nad a pod výustným objektom, a naviac +2 m musí byť opevnené dno pod objektom z kamenej nahádzky.

Kanalizácia diaľnice (mostu) musí byť vybudovaná v súlade s príslušnými STN a STN EN tak, aby zrážkové vody zo spevnených plôch komunikácie boli bezpečne odvedené a vyčistené predtým, ako budú vypustené do prírodného prostredia podľa platnej legislatívy.

J. Vplyv stavby na životné prostredie

Pre čistenie zrážkových vôd budú na oboch stokách osadené odlučovače ropných látok (ORL), ktoré budú umiestnené v odstavnom pruhu (zálive) diaľnice D3. ORL musia spĺňať parametre čistenia na výstupe zo zariadenia na hodnotu $NEL \leq 0,5 \text{ mg.l}^{-1}$, s veľkosťou prietoku $Q = 700 \text{ l.s}^{-1}$ a $Q = 600 \text{ l.s}^{-1}$.

Kapacita jednotlivých odlučovačov bola stanovená hydrotechnickým výpočtom a budú navrhnuté v plnoprietokovom vyhotovení, ako koalescenčné s kalovou nádržou pre plochy s koncentráciou ropných látok na vstupe do 1000 mg/l .

Odlučovače sú tvorené priestorom pre odlučovanie ropných látok, ktorý nie je potrebné v priebehu prevádzky meniť, stačí ho iba čistiť tlakovou vodou. Filter oddeľuje ropné látky od vody, tým sa koncentrácia ropných látok na výstupe nemení a zostáva stála po celú dobu prevádzky odlučovača. ORL bude vybavený automatickým uzáverom, vďaka ktorému možno predísť v prípade ropnej havárie v neprítomnosti obsluhy úniku ropných látok do prírodného prostredia – vodného toku Kysuca.

7. Oplotenie diaľnice

335 Oplotenie diaľnice

Zmena pôvodného riešenia (tunelový variant) diaľnice D3 v úseku km 16,880 – 19,280 predstavuje výstavbu estakády, ktorá prepojí 2 mostné objekty, ktoré boli lokalizované pred a za tunelom. Na základe uvedeného bolo potrebné v niektorých častiach upraviť resp. zmeniť trasu oplotenia.

Príslušné nadväzujúce úseky diaľnice D3 km 11,100 – 16,880 a km 19,280 – 22,300 zostávajú v zmysle pôvodnej dokumentácie DÚR (vypracoval GEOCONSULT Bratislava, 2006, 2009)

Oplotenie diaľnice plní niekoľko účelov. Vyznačuje hranicu medzi pozemkami diaľnice a príslušnými poľnohospodárskymi alebo lesnými pozemkami. Zároveň zabraňuje prenikaniu divoko žijúcej zveri na teleso diaľnice a ohrozovaniu bezpečnosti premávky na diaľnici. Oplotenie tiež usmerňuje zver na využívanie priepustov a priestoru pod mostnými objektmi na prechod na druhú stranu diaľnice.

Teleso diaľnice bude oplotené za účelom zabránenia stretu zveri a drobného živočíšstva s cestnou premávkou. Oplotenie bude umiestnené na hranici trvalého záberu, t.j. 0,60 m od päty násypu, hrany zárezu, hrany priekopy, hrany opevnenia. V mieste mostných objektov diaľnice bude oplotenie vedené okolo kužeľov násypu pri krajnej opore.

Oplotenie bude celkovej výšky 2,0 m. Pletivo sa zapustí 0,20 m pod úroveň upraveného terénu, aby nedošlo k podhrabaniu oplotenia lesnou zverou. Oplotenie bude zo sieťoviny pozinkovaného pletiva a z oceľových stĺpikov výšky 2,5 m, ktoré budú osádzané vo vzdialenostiach po cca 3,0 m. Stĺpiky budú inštalované do vyvŕtaných betónových základov, alebo do betónových pätičiek.

8. Zárubné a oporné múry:

Zárubné a oporné múry spravidla zabezpečujú stabilitu svahov diaľnice. Zároveň znižujú potrebu záberu plôch. V tomto prípade sa jedná o ochranný múr, ktorý slúži na ochranu cesty I/11 pred povodňovými prietokmi rieky Kysuce.

275 Ochranný múr na jestvujúcej ceste I/11 km 18,760-19,760 D3

Vzhľadom na výsledky hydrotechnických výpočtov, ktoré preukázali, že diaľnica D3 v riešenom úseku zmeny DÚR nemá vplyv na odtokové pomery povodňových prietokov nebude tento objekt realizovaný v úseku -0,002 79 0,550 00.

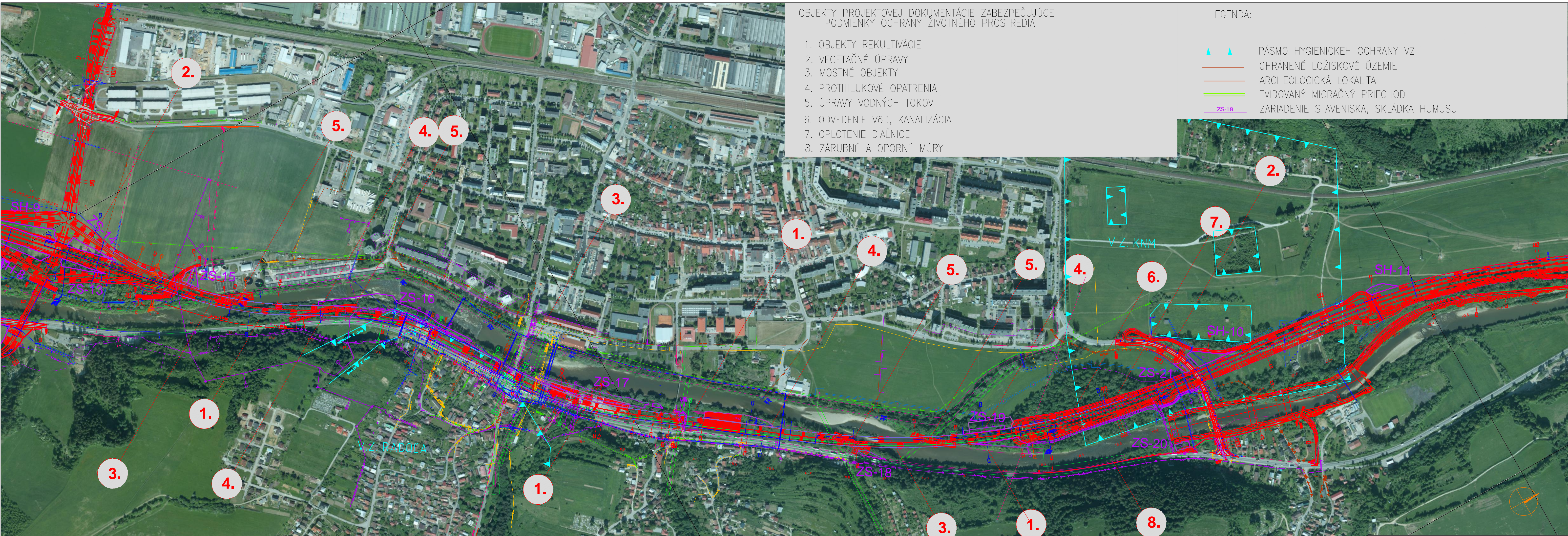
Zvyšná časť objektu (km 0,550 00 – 1,054 78), ktorá je mimo rozsahu riešenia zmeny DÚR a mimo rozsahu riešenia hydrotechnických výpočtov ostáva bez zmeny v zmysle platného

J. Vplyv stavby na životné prostredie

územného rozhodnutia. Samotná potreba realizácie resp. úpravy tejto zvyšnej časti objektu bude riešená v stupni DSP na základe hydrotechnických výpočtov pre celý úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

V Bratislave, apríl 2020

Vypracovali: RNDr. Dorota Martinková,
Ing. Peter Božík



OBJEKTY PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE ZABEZPEČUJÚCE
PODMIENKY OCHRANY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

1. OBJEKTY REKULTIVÁCIE
2. VEGETAČNÉ ÚPRAVY
3. MOSTNÉ OBJEKTY
4. PROTIHLUKOVÉ OPATRENIA
5. ÚPRAVY VODNÝCH TOKOV
6. ODVEDENIE VŔD, KANALIZÁCIA
7. OPLOTENIE DIAĽNICE
8. ZÁRUBNÉ A OPORNÉ MÚRY





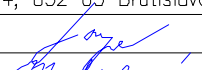
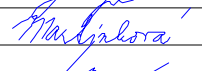
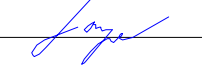
LEGENDA:

- ▲ ▲ PÁSMO HYGIENICKEH OCHRANY VZ
- CHRÁNENÉ LOŽISKOVÉ ÚZEMIE
- ARCHEOLOGICKÁ LOKALITA
- EVIDOVANÝ MIGRAČNÝ PRIECHOD
- ZS-18 ZARIADENIE STAVENISKA, SKLÁDKA HUMUSU

J

SÚRADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK v realizácii JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

| | | |
|---|---|---|
| NÁZOV STAVBY DIAĽNICA D3 ŽILINA (BRODNO) - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO zmena DÚR v úseku od km 16,880 po km 19,280 D3 | | |
| OBJEDNÁVATEĽ  NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ Národná diaľničná spoločnosť, a. s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava | | |
| PROJEKTANT  DOPRAVOPROJEKT, a.s. Kominárska 141/2,4 Bratislava – mestská časť Nové Mesto 832 03 | DOPRAVOPROJEKT, a.s. Kominárska 141/2,4 Bratislava – mestská časť Nové Mesto 832 03 | |
| | Hlavný inžinier projektu Ing. Peter Božík Číslo zákazky 7809-00 | PODPIS  |
| PROJEKTANT OBJEKTU  DOPRAVOPROJEKT, a.s. | DOPRAVOPROJEKT, a.s., divízia Bratislava I, Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava | |
| | ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT Ing. Ján Longa | PODPIS  |
| | VYPRACOVAL RNDr. Dorota Martinková | PODPIS  |
| | KONTROLOVAL Ing. Ján Longa | PODPIS  |
| IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY D32K-00000-C-DÚR-J0000-X | | |
| KRAJ: ŽILINSKÝ KATASTRÁLNE ÚZEMIE: Radola, Kysucké Nové Mesto, Budatínska Lehota | | ČÍSLO 04.2020 |
| NÁZOV ČASTI VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE | | FORMÁT 5 x A4 |
| NÁZOV PRÍLOHY SITUÁCIA | | MIERKA 1:5000 |
| | | STUPEŇ PD DÚR |
| | | Č. ZÁKAZKY 7809-00 |
| | | Č. PRÍLOHY 01 |