



Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k), v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona **vydáva** podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“)

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (číslo: 1823/2018-1.7/dj)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava	
23 -04- 2018	
Ev. číslo: 35940	Č. spisu:
Prílohy/listy: /	Vybavuje:

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

„Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie a prevádzkovanie diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280, ktorá zlepší podmienky pre

medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, a to najmä z hľadiska zvýšenia plynulosti dopravy, rýchlosti a tiež zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky.

3. Užívateľ

Užívateľ : verejnosť

Správca : Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

4. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Lokalizácia záujmového územia podľa územno-správneho členenia Slovenskej republiky :

VÚC : Žilinský kraj

Okres : Kysucké Nové Mesto

Obce : Kysucké Nové Mesto, Radoľa

Situovanie záujmovej lokality podľa Katastra nehnuteľností Slovenskej republiky :

Katastrálne územie : Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Budatínska Lehota

5. Termín začatia a ukončenia

Predpokladaný termín začatia výstavby: 2020

Predpokladaný termín ukončenia výstavby: 2023

Ukončenie prevádzky: bez časovo ohraničenej doby

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

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. V uvedenom koridore sú posudzované dva varianty riešenia diaľnice D3: variant 1 – nadzemné riešenie (estakáda) a variant 2 – tunelové riešenie vedenia diaľnice D3.

Navrhované stavebnotechnické riešenie

Navrhnuté sú dva varianty riešenia vedenia diaľnice, ktoré sú v správe o hodnotení porovnané. Variant 2 reprezentuje v správe o hodnotení pôvodne posúdené riešenie predmetného diaľničného úseku – tzv. tunelový variant. Nové, navrhnuté riešenie je označené ako variant 1 (tzv. povrchový variant). Podkladom pre hodnotenie variantu 2 bolo riešenie navrhnuté v technickej štúdii „Diaľnica D18 (D3) Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto“ (ENVICONSLT s.r.o., 1996, 1997), pričom boli zohľadnené zmeny, ktoré nastali v priebehu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, ktoré prebehlo v období rokov 1996-1998. Pre hodnotenie očakávaných vplyvov na životné prostredie bolo v prípade variantu 1 podkladom technické riešenie navrhnuté spoločnosťou CEMOS s. r. o. v rámci štúdie „Diaľnica D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto“ (CEMOS s.r.o., 2016), ktoré bolo akceptované aj v Zámere posudzovanej činnosti (Pirman a kol., 2016).

Variant 1 (povrchový variant)

Variant 1 reprezentuje riešenie diaľnice D3 v posudzovanom úseku formou estakády, ktorá prepojí 2 mostné objekty. Tieto sú v porovnaní s variantom 2 lokalizované pred a za tunelom. Trasa diaľnice je vo variante 1 v posudzovanom úseku smerovo navrhnutá v priestore medzi existujúcou cestou I/11 a riekou Kysuca. Smerové vedenie povrchového variantu je totožné s pôvodnou trasou diaľnice D3 v celej dĺžke trasy. Trasa D3 teda prechádza údolím, inundačným územím rieky Kysuca s prevažne rovinatým terénom. Mostné objekty sú riešené mimoúrovňovo, križujú rieku Kysuca, Vadičovský potok, cestu III/2052 (pôvodné označenie III/01163, nové označenie je platné od 1. 5. 2015), komunikáciu ku skládke odpadu, poľnú cestu, chodník, objekty ČSPL, SSÚC ŽSK a starý most.

Úprava výškového vedenia trasy diaľnice začína v km 17,078 400 a končí v km 19,093 732. Celá trasa v tomto úseku je vedená na mostných objektoch 233 a 237. Dĺžka úpravy je 2015,332 m. Začiatok úpravy výškového vedenia sa začína na mostnom objekte 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou. Od tohto miesta niveleta stúpa v sklone +0,85 %, vrchol vypuklého výškového oblúka s navrhovaným polomerom $R=20\,000$ m je v km 18,424 427. Ďalej trasa klesá v sklone -0,86 % a v staničení 19,093 732 sa na mostnom objekte 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou napája na pôvodnú niveletu.

Variant 1 je riešený v dvoch subvariantoch, ktoré sa od seba líšia v umiestnení čerpacej stanice pohonných látok:

- **subvariant 1A** – zachovanie existujúcej ČSPL pod mostným objektom.

- **subvariant 1B** – vytvorenie plochy pod mostným objektom pre vybudovanie novej ČSPL. Smerové vedenie a niveleta diaľnice D3 sú pre obidva varianty totožné. Rozdiel medzi variantmi je v polohe mostných pilierov, ktoré pri subvariante 1A umožnia ponechať pôvodnú ČSPL pod mostným objektom a pri subvariante 1B vytvárajú medzi piliermi č. 27 až č. 29 a piliermi č. 30 až č. 32 plochu pod mostným objektom pre možné vybudovanie novej ČSPL.

Mosty sú navrhnuté podľa STN 73 6201 z roku 1999 „Projektovanie mostných objektov“ tak, aby bol zachovaný priechodný priestor križovaných komunikácií a požadovaná výška nad Q100 rieky Kysuca. Na vonkajších okrajoch ríms je uvažované s osadením protihlukových stien, až za služobným chodníkom.

233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou

Most v prvom dilatačnom celku preklenuje rieku Kysucu. Výška nosnej konštrukcie je premenná od 3,2 do 6,5 m. V druhom a treťom dilatačnom celku bude výška nosnej konštrukcie 2,70 m. Vzhľadom na uhol kríženia a šikmosť mosta je nosná konštrukcia navrhnutá ako monolitická, trámová, komôrková s konzolami. Dĺžka ľavého mosta je 1 063,2 m a pravého mosta je 1096,9 m.

Zakladanie mosta sa navrhuje v pažených alebo čiastočne zapažených stavebných jamách, nakoľko objekt sa nachádza v inundácii, resp. priamo v koryte rieky Kysuca. Pažiacie steny po vybudovaní podpier budú skrátené po hornú hranu základu. Podpery č. 9, č. 10, č. 13 a č. 14 budú budované na umelom polostrove a podpery č. 11 a č. 12 budú budované na umelo vybudovanom ostrove v koryte rieky. Ostatné podpery budú budované v čiastočne zapažených stavebných jamách. Všetky podpery aj opory budú zakladané hlbínne na pilótach. Pažiacie steny po vybudovaní podpier budú skrátené po hornú hranu základu. Vzhľadom na to, že výšku podzemnej vody v základových jamách ovplyvňuje blízkosť rieky Kysuca, pri zakladaní mosta je potrebné počítať s čerpaním vody.

Opory zo železobetónu sú tvorené úložnými prahmi založenými na pilótach Ø 1200 mm s preinjektovanou päťou, záverným múrikom a krídlami. Opory sú vzhľadom na os diaľnice kolmé. Všetky svahové plochy pred oporami a pod mostom budú vydláždené.

Medziláhlé podpory sú navrhnuté ako dvojice kruhových stĺpov Ø 2000 mm, resp. podpera č. 7, č. 8 (rámové podpory) ako stĺp Ø 4000 mm votknuté do základovej dosky.

Z dôvodu veľkej šikmosti mosta v mieste rieky Kysuca a minimalizovania počtu pilierov v toku je rozpätie hlavného poľa navrhnuté dĺžky 92,0 m a výstavba prvého dilatačného celku bude realizovaná technológiou letmej betonáže. Dilatačné celky 2 a 3 sa vybudujú na podpernej skruži z terénu v záberoch po jednom poli.

V subvariante 1B sa pri výstavbe dilatačného celku č. 2 bude postupovať proti smeru staničenia. Po vybudovaní poľa nad priestorom novej ČSPL sa zrealizuje nová ČSPL. Po jej sprevádzkovaní sa odstráni jestvujúca ČSPL a bude sa pokračovať v budovaní mosta.

237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou

V prvom a druhom dilatačnom celku bude výška nosnej konštrukcie 2,70 m. Most v treťom dilatačnom celku prekračuje rieku Kysucu. Výška nosnej konštrukcie je premenná od 3,2 do 6,5 m. Vzhľadom na uhol križenia a šikmost' mosta je nosná konštrukcia navrhnutá ako monolitická, trámová, komôrková s konzolami. Dĺžka ľavého mosta je 1252,2 m a pravého mosta je 1291,9 m.

Zakladanie mosta sa navrhuje v pažených stavebných jamách, nakoľko objekt sa nachádza v inundácii, resp. priamo v koryte rieky Kysuca. Pažiacie steny po vybudovaní podpier budú skrátené po hornú hranu základu. Podpory 81, 85, 86 a 90 budú budované na umelom poloostrove a podpera 83 a 88 budú budované na umelo vybudovanom ostrove v koryte rieky. Ostatné podpory budú budované v čiastočne zapažených stavebných jamách. Všetky podpory aj opory budú zakladané hlbínne na pilótach. Pažiacie steny po vybudovaní podpier budú skrátené po hornú hranu základu. Vzhľadom na to, že výšku podzemnej vody v základových jamách ovplyvňuje blízkosť rieky Kysuca, pri zakladaní mosta je potrebné počítať s čerpaním vody.

Opory zo železobetónu sú tvorené úložnými prahmi založenými na pilótach Ø 1200 mm s preinjektovanou päťou, záverným múrikom a krídlami. Opory sú vzhľadom na os diaľnice kolmé. Všetky svahové plochy pred oporami a pod mostom budú vydláždené.

Medziláhlé podpory sú navrhnuté ako dvojice kruhových stĺpov Ø 2000 mm, resp. podpera č. 7, č. 8 (rámové podpory) ako stĺp Ø 4000 mm votknuté do základovej dosky.

Založenie medziláhlých podpier aj krajných opôr bude založené na pilótach. Nosná konštrukcia v treťom dilatačnom celku sa vybuduje technológiou letmej betonáže. Dilatačné celky 1 a 2 sa vybudujú na pevnej podpernej skruži.

Po zrealizovaní nosnej konštrukcie sa na mostoch dohotoví zvršok a vybavenie mosta (vozovka hrúbky 90 mm, rímky, mostné závery, mostné zvodidlá, odvodnenie). Následne sa osadí ISD, osvetlenie komôr mosta a protihlukové steny. Nakoniec sa zrealizujú terénne úpravy (opevnenie svahových kužeľov a svahov pod mostom, ako aj plochy pod mostom, terénne schody atď.)

Výstavba mostov môže začať po preložení všetkých kolidujúcich sietí s mostnými objektmi.

Variant 2 (tunelový variant)

Tunelový variant má zhodné smerové vedenie ako povrchový variant. Tunel Kysuca s dĺžkou 584 m rieši prechod trasy diaľnice pod úrovňou terénu, pod cestou III/2052 (pôvodné označenie III/01163, nové označenie je platné od 1. 5. 2015) a pod Vadičovským potokom (útvár povrchovej vody SKV0148). Bude vybudovaný ako hĺbený tunel, s

niveletou pod úrovňou dna koryta rieky Kysuca (útvár povrchovej vody SKV0032). Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Tunel bude realizovaný v otvorenej stavebnej jame pod ochranou kotvených pažiacich a tesniacich podzemných stien pozdĺž nosnej konštrukcie tunela.

Navrhnuté sú dve tunelové rúry s jednosmernou premávkou. Obidve tunelové rúry sa budú realizovať naraz. Dno základovej jamy sa bude nachádzať v horninách paleogénu, pāta podzemných stien musí byť votknutá do nepriepustného podlažia paleogénu. Kotvenie podzemnej steny je navrhnuté horninovými lanovými kotvami a železobetónovými venci pri postupnom otváraŋí stavebnej jamy v troch výškových úrovniach. Hladina podzemnej vody je nad projektovanou niveletou a je bezprostredne viazaná na priepustné kvartérne sedimenty rieky Kysuce a Vadičovského potoka. Výstavba tunela bude realizovaná v náročných podmienkach v stavebnej jame paženej podzemnými stenami. Postup hĺbenia bude realizovaný v jednotlivých úrovniach s nutným kotvením stien. Počas prác bude nutné odčerpávať podzemnú vodu zo stavebnej jamy.

Vzhľadom na zložitú hydrologickú a hydrogeologickú podmienku bude potrebné v súvislosti s výstavbou hĺbeného tunela realizovať pomerne náročné objekty. Sú to nasledovné objekty:

369 Úprava Vadičovského potoka a jeho ľavostranného prítoku v rkm 8,570

Časť stavby 369 rieši ochranu ľavostranného inundačného územia (pri zastavanej časti obce Radol'a) a regulačnej stanice plynu pred hladinou Q100 prítoku Vadičovského potoka (110,00 m³/s) v nadväznosti na úpravu pri zaústení do upraveného koryta Kysuce a hĺbeného tunela Kysuca. Celková dĺžka úpravy je 339,61 m. Ľavostranný prítok Vadičovského potoka bude upravený na dĺžke 41,47 m.

368 Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,045-8,525

Časť stavby 368 rieši odvedenie povrchových vôd z oblasti obce Radol'a, nakoľko odtok týchto vôd bude prerušený konštrukciou hĺbeného tunela. Zároveň sa do navrhovaného potrubia zaústia jestvujúce cestné priepusty na ceste I/11 v km 17,550 a v km 17,780 D3. Stavba odvedenia vnútorných vôd sa skladá z prírodného potrubia od výustného objektu do čerpacej stanice v dĺžke 74,58 m a samotného odvedenia povrchových vôd s celkovou dĺžkou 444,67 m.

370 Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,610-9,480

Časť stavby 370 rieši odvedenie povrchových vôd z k. ú. Budatínska Lehota v smere k obci Radol'a, nakoľko odtok týchto vôd bude prerušený konštrukciou hĺbeného tunela Kysuca. Celková dĺžka úpravy je 889,58 m.

374 Hĺbkový pozdĺžny drén a čerpacia stanica

Na vzduťie podzemných vôd, ktoré prestupujú z Vadičovského prolúviálneho kužeľa smerom k toku Kysuca a výstavbou tunela Kysuca narazia na nepriepustnú stenu, bude potrebné na zníženie hladiny podzemnej vody vybudovať hĺbkový pozdĺžny drén v celom pozdĺžnom profile tunela. Navrhovaný drén bude zároveň slúžiť aj na odvodnenie konštrukcie jestvujúcej cesty I/11 a napojenie drenáže umiestnenej nad tunelom. Drenážne vody budú slúžiť aj ako zdroj vody pre požiarne nádrže.

Súčasťou objektu je aj združená Čerpacia stanica, ktorá bude pri vyšších vodných stavoch v rieke Kysuca zabezpečovať prečerpávanie vody z odvodňovacieho potrubia vnútorných vôd, hĺbkového drénu, do ktorého je zaústený aj odpadový vodovod z automatickej tlakovej stanice. Čerpacia stanica bude zároveň slúžiť aj na čerpanie vody z akumulčných nádrží

pre požiarň vodovod. Do areálu čerpacej stanice je navrhnutý aj gravitačný dnový odber z upraveného koryta Kysuce (č. st. 364 S2), ktorý bude predstavovať druhý možný zdroj odberu vody pre požiarň vodovod.

Trasa hĺbkového drénu začína napojením na potrubie výustného objektu hĺbkového pozdĺžneho drénu, pokračuje pozdĺž cesty I/11 a končí pred jestvujúcim cestným priepustom cca km 9,438 50 diaľnice D3. Celková dĺžka drénu je 1 566,94 m.

364 S4 Lavostranná hrádza toku Kysuce v rkm 8,150-9,270

Časť stavby 364 S4 rieši ochranu tunela Kysuca pred povodňovými prietokmi rieky Kysuca. Pozostáva z dvoch úsekov, pričom dĺžka prvého úseku je 326,68 m a druhého úseku 699,59 m. Úpravy spojené s výstavbou diaľnice budú v tomto úseku spojené aj s úpravou toku Kysuce (č. st. 364 S2 Úprava toku Kysuce v rkm 7,100 – 11,875), ktorá bude spočívať v úprave koryta, jeho vyrovnávaní, spádovaní, na niektorých miestach bude koryto rozšírené, budú upravené brehy rieky, pozdĺž ľavého brehu bude vedený ochranný múr.

V súvislosti s výstavbou tunela bude vzhľadom na vyššie uvedené obmedzujúce podmienky potrebné dodržať stanovený postup jednotlivých stavebných činností. Pred začatím stavby tunela sú potrebné nasledovné činnosti:

- upraviť koryto Kysuce (úprava koryta Kysuce musí byť zrealizovaná pred otvorením stavebnej jamy, aby hladina Q100 vody v koryte bola na úrovni uvažovanej v projekte)
- vykonať preložky inžinierskych sietí v trase tunela a podzemných stien a prerušiť násypové teleso na moste do Kysuckého Nového Mesta
- realizovať podrobný geologický prieskum v trase podzemných stien, hĺbka vrtov 5 m pod základovú škáru tunela.

Výstavbou tunela bude prerušená cesta III/2052 z križovatky cesty I/11 na most do Kysuckého Nového Mesta. Automobilová doprava počas budovania tunela bude na tomto úseku cesty (od mosta po križovatku) prerušená a bude riešená dočasnou obchádzkou cez nový vybudovaný most cez Kysucu, resp. po jestvujúcom moste cez Kysucu v Povine (km 19,75 diaľnice D3). Pre pešiu a cyklistickú dopravu je uvažované s vybudovaním dočasnej lávky. Táto je navrhnutá v troch trasách z dôvodu postupného prekladania lávky podľa postupu výstavby tunela.

Lávka pre peších bude široká 3,0 m, drevenej konštrukcie, t. z. drevená podlaha a drevené zábradlie. Lávka bude položená na teréne a jej premiestňovanie bude vykonané autožeriavom.

Budovanie stavebnej jamy, zriadenie podzemných stien:

zriadenie spevnených plôch pozdĺž podzemných stien v šírke 8,0 m

vybudovanie pozemných stien s dobetónovaním na výšku 1,0 m nad hladinu Q100 vody zo strany rieky Kysuce, zo strany Radole do výšky pracovného upraveného terénu (vynechaný úsek cca 70 m na šírku koryta Vadičovského potoka)

vybudovanie drenáže zo strany Radole

zrealizovanie priečných tesniacich podzemných stien

vybudovanie čerpacích studní profilu Ø 900 mm pre čerpanie vody počas výstavby z úrovne jestvujúceho terénu.

Hĺbenie stavebnej jamy – hĺbiace práce budú vykonávané postupne z oboch strán smerom do stredu tunela:

- hĺbenie jamy – postupný výkop po vŕtáciu úroveň jednotlivých radov kotiev, realizácia kotiev, predopnutie, zriadenie výjazdovej rampy
- vyhlĺbenie jamy na úroveň vŕtania tesniacich injektážnych vrtov, spevňovacia a tesniaca injektáž dna
- dohlĺbenie jamy na konečnú projektovanú úroveň dna
- polozenie drenážnej štrkovej vrstvy
- polozenie podkladného betónu, osadenie kotiev proti vztlaku, polozenie hydroizolácie a ochranného betónu, betonáž základovej dosky po jednotlivých blokoch
- betonáž bočných stien hrúbky 70 cm na kontakt s podzemnou stenou, vyhotovenie bočnej izolácie
- betonáž nosných stien tunela a stropu na úseku cca 60 m (5 dilatačných celkov)
- izolácia stropu a uloženie ochrannej vrstvy betónu
- čiastočný zásyp tunela.

Postup prác sa opakuje na ďalších úsekoch. Po vybudovaní väčšieho úseku tunela je možné vykonať:

- pokládku definitívnych preložiek inžinierskych sietí nad tunelom
- zásyp tunela s rekultiváciou a vegetačnými úpravami.

Realizácia tunela v úseku v km 17,926 – km 17,998 D3, dĺžky 72 m (preložka Vadičovského potoka):

- prekládka potoka potrubným vedením nad zrealizovanou konštrukciou tunela (postup prác prekládky potoka je uvedený v časti stavby 369)
- v rámci preložky potoka je pre realizáciu tohto úseku tunela navrhnutých 6 výstavbových etáp, ktoré je potrebné dodržať podľa projektu.
- postupné budovanie podzemných stien v úseku koryta potoka v km 17,912 – km 18,010 a budovanie objektu 374-00 Hĺbkový pozdĺžny drén
- postupný výkop pre tunel, kotvenie, injektáž atď. (ako u predchádzajúcich úsekoch)
- betonáž nosnej konštrukcie s napojením na hotové úseky
- zrušenie potrubných vedení preložky a vybudovanie definitívneho koryta potoka (predstavuje preložku potoka, po jej realizácii je možné pokračovať s budovaním tunela na oboch stranách).

Po vybudovaní tunelovej konštrukcie v celej dĺžke, vrátane vjazdových rámp, začne kladenie konštrukčných vrstiev vozovky, polozenie chráničiek v chodníku a požiarneho vodovodu, betonáž chodníkov a betonáž vozovky. Po ukončení stavebných prác je možná montáž jednotlivých technologických celkov v tuneli.

7. Vyhodnotenie variant riešenia činnosti

Navrhovaná činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ bola posudzovaná v troch variantoch v súlade s rozsahom hodnotenia, určeným MŽP podľa § 30 zákona zo dňa 24.08.2016 vo variantných riešeniach :

- Nulový variant - stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila.
- Pôvodný tunelový variant uvedený v zámere – variant č.2.
- Povrchový variant v dvoch subvariantoch (subvariant 1A, subvariant 1B) označený ako variant 1.

Jednotlivé varianty boli vyhodnotené z hľadiska vplyvov na životné prostredie, so zohľadnením ich ekonomických a technických ukazovateľov, v rozsahu stanovenom zákonom. Hodnotenie variantných riešení bolo vykonané podľa 9 kritérií a z pohľadu komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie, súčasných a výhľadových dopravných nárokov a ich dopadu na obyvateľstvo dotknutých sídelných útvarov.

Pre porovnanie posudzovaných variantov navrhovanej činnosti boli použité kritéria hodnotenia :

- zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky
- ochrana zdravia obyvateľov
- záujmy územného rozvoja
- záujmy ochrany prírody
- záujmy ochrany vôd
- zlepšenie podmienok pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu,
- zvýšenie plynulosti dopravy
- odľahčenie dopravy v obciach
- riziká dopadov klimatickej zmeny.

Hodnotenie zohľadňovalo všetky doteraz zistené poznatky a skutočnosti a výsledok odráža podrobnú špecifikáciu vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane vplyvu na zdravie ľudí popísané v správe o hodnotení s určením poradia vhodnosti realizovania jednotlivých variantov líniovej stavby „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“.

Okrem týchto variantov bol v predloženej správe o hodnotení posudzovaný aj variant nulový, t.j. stav, ktorý by nastal ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

Pri výbere optimálneho variantu riešiteľa vychádzali z komplexného posúdenia predpokladaných vplyvov na zložky životného prostredia ako aj na zdravie obyvateľov. Zároveň boli pri rozhodovaní sa o vhodnom variante riešenia diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v úseku od km 16,880 po km 19,280 zohľadnené naliehavé dôvody vyššieho verejného záujmu sociálnej a aj ekonomickej povahy. Intenzita dopravy na ceste I/11 majúca dlhodobý vzrastajúci trend je v súčasnosti vysoko nepriaznivá, spôsobuje nadmerný hluk, otrasy, negatívne vplyvy na kvalitu ovzdušia, negatívne sú ovplyvnení obyvatelia dotknutých sídiel, ohrozené sú životy a zdravie obyvateľov (najmä v lokalite križovatky cesty I/11 s cestou III/2052).

Na základe vyhodnotenia predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a akceptujúc stanovené rozhodovacie kritéria bolo stanovené poradie vhodnosti variantov riešenia:

1. variant 1, subvariant 1A
2. variant 1, subvariant 1B
3. variant 2
4. nulový variant.

Z výsledkov porovnania vyplýva, že variant 1 má v porovnaní s variantom 2 nasledovné výhody:

- menšie negatívne vplyvy a dopady činnosti (výstavby diaľnice v predmetnom úseku)

- menší rozsah zásahov do povrchových tokov počas výstavby
- eliminácia rizík záplav obytného územia okraja Radole v dôsledku vzduťtia hladín podzemných vôd
- lepšší rozptyl emisií z dopravy počas prevádzky diaľnice
- nižšie hlukové zaťaženia okolia (pri súčasnom návrhu parametrov protihlukových stien)
- menší rozsah asanácií.

Variant 1 má v porovnaní s variantom 2 aj iné výhody, ktoré však priamo nesúvisia s hodnotením vplyvov na životné prostredie :

- nižšie investičné a prevádzkové náklady
- menšia technická náročnosť.

Nevýhody variantu 1 oproti variantu 2 sú nasledovné :

- potreba budovania väčšieho rozsahu protihlukových stien
- možné negatívne vizuálne vnímanie líniovej stavby obyvateľstvom žijúcim v okolí stavby.

Navrhované varianty boli hodnotené v štúdiách, ktoré tvoria prílohu správy o hodnotení:

- Dopravný prieskum – pôvodný DIP bol vypracovaný ako súčasť DSP 05.2009 a pre účely vypracovania Zámeru navrhovanej činnosti bol aktualizovaný 06.2016.
- Podrobný HG prieskum bol vypracovaný v rámci DSP na tunelový variant, pre účely zmeny technického riešenia navrhovanej činnosti bolo vypracované hydrogeologické posúdenie variantného riešenia D3.
- Hluková štúdia.
- Rozptylová štúdia.
- Primárne (predbežné) posúdenie nového infraštruktúrneho projektu podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES .
- Formuláre z mapovania lesných a nelesných biotopov (v zmysle metodických pokynov ŠOP SR 2013, 2014) .
- Primerané posúdenie vplyvu zámeru “Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ na územia sústavy Natura 2000 spracované podľa ustanovení článku 6(3) Smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín .
- Posúdenie klimatických rizík na projekt Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 .

Jednotlivé varianty boli vyhodnotené z hľadiska vplyvov na životné prostredie, so zohľadnením ich ekonomických a technických ukazovateľov v rozsahu stanovenom Ministerstvom životného prostredia SR podľa § 30 zákona zo dňa 24.08.2016.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s. so sídlom Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava predložil dňa 01.07.2016 Ministerstvu životného prostredia SR podľa §

22 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon) zámer „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“. Zámer pre účely procesu posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie vypracoval ENVICONSLT spol. s r. o., Obežná 7, Žilina v júni 2016. Spracovateľ zámeru navrhovanú činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ zaradil podľa prílohy č. 8 zákona do kategórie č. 13. Doprava a telekomunikácie - položky č. 1 Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov bez limitu a z tohto dôvodu podlieha povinnému hodnoteniu podľa zákona.

Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) zaslalo podľa § 23 ods. 1 zákona zámer navrhovanej činnosti a zároveň oznámilo známym účastníkom konania, dotknutým obciam, povoľujúcim orgánom, dotknutým orgánom a rezortnému orgánu, že dňom doručenia zámeru navrhovanej činnosti začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

MŽP SR zverejnilo zámer navrhovanej činnosti na svojom webovom sídle na adrese :

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/zmena-dialnice-d3-zilina-brodno-kysucke-nove-mesto-od-km-16-880-po-km->

V stanoviskách k zámeru, ktoré MŽP SR od uvedených subjektov obdržalo podľa § 23 zákona sa vyskytlo niekoľko konkrétnych pripomienok k predloženej dokumentácii i k navrhovanej činnosti.

Na základe prerokovania doručených stanovísk k zámeru, zvážení možných environmentálnych rizík navrhovanej činnosti, rozsahu spracovania zámeru a prediskutovaní pripomienok vyplývajúcich z doručených stanovísk k zámeru s navrhovateľom MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR), povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom vydalo dňa 24.08.2016 podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ (ďalej len správa) vypracoval EPIS s. r. o. , Pečianska 3, Bratislava v máji 2017 v rozsahu 151 strán s prílohami :

Príloha č. 1: Prehľadná situácia posudzovanej činnosti – zmeny diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km od 16,880 do 19,280 (súčasný stav), 1 : 50 000

Príloha č. 2: Zmena diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km od 16,880 do 19,280 – SÚČASNÝ STAV, 1 : 5 000

Príloha č. 3: Zmena diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km od 16,880 do 19,280 – variant 1, VPLYVY a OPATRENIA, 1 : 5 000

Príloha č. 4: Zmena diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v km od 16,880 do 19,280 – variant 2, VPLYVY a OPATRENIA, 1 : 5 000

Príloha č. 5: Primárne (predbežné) posúdenie nového infraštruktúrneho projektu podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES

Príloha č. 6: Formuláre z mapovania lesných a nelesných biotopov (v zmysle metodických pokynov ŠOP SR 2013, 2014)

Príloha č. 7: Primerané posúdenie vplyvu zámeru „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ na územia sústavy Natura 2000 spracované podľa ustanovení článku 6(3) Smernice Rady 92/43/EHS o

ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín

Príloha č. 8: Posúdenie klimatických rizík na projekt Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280

Príloha č. 9: Vyhodnotenie plnenia špecifických požiadaviek Rozsahu hodnotenia (MŽP SR,

č. 6533/2016-1.7/rs)

Príloha č. 10: Vyhodnotenie pripomienok k zámeru „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“

Ďalšie podklady k navrhovanej činnosti :

- Technická štúdia stavby „Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto“ (2016).
- Technická štúdia „Diaľnica D18 (D3) Hričovské Podhradie – Kysucké Nové Mesto“ (ENVICONSLT s.r.o., 1996, 1997).
- Dopravný prieskum – pôvodný DIP vypracovaný ako súčasť DSP 05.2009 a pre účely vypracovania Zámeru navrhovanej činnosti aktualizovaný 06.2016.
- Podrobný HG prieskum vypracovaný v rámci DSP na tunelový variant, pre účely zmeny technického riešenia navrhovanej činnosti bolo vypracované hydrogelogické posúdenie variantného riešenia D3.
- Hluková štúdia.
- Rozptylová štúdia.
- Archeologický zisťovací výskum (bol vypracovaný ako súčasť DSP).
- Primárne (predbežné) posúdenie nového infraštruktúrneho projektu podľa čl. 4.7 rámcovej smernice o vode 2000/60/ES .
- Vyhodnotenie pripomienok k zámeru „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“.
- Iné podklady: Správa o hodnotení 05.1999 Kysucké Nové Mesto,.
- Právne a technické predpisy.
- Mapové podklady.
- Územno-plánovacie dokumentácie dotknutých obcí.

Ďalšími zdrojmi sú zdroje informácií publikované v odbornej literatúre, ktorá je uvedená v kapitole XII. správy o hodnotení.

Správa bola predložená na MŽP SR 19. 09.2017.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Príslušný orgán MŽP SR predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 zákona týmto zainteresovaným subjektom :

Rezortnému orgánu : Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Dotknutým orgánom :

Mesto Kysucké Nové Mesto, Mestský úrad,

Obec Radofa, Obecný úrad,

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie,

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor pozemných komunikácií,

Úrad Žilinského samosprávneho kraja,

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto odbor krízového riadenia,

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,

Okresný úrad Žilina, pozemkový a lesný odbor,

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Žilina,
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Čadca,
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar
vedúceho hygienika rezortu,
Krajský pamiatkový úrad Žilina,
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a tvorby
krajiny,
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných
zdrojov,
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd,
Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky,
Ministerstvo obrany Slovenskej republiky,
Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky,
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, sekcia cestnej
dopravy a pozemných komunikácií,
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky,
Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu Kysucké Nové Mesto,

Povoľujúcim orgánom:

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie,
Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor
pozemných komunikácií,

Mesto Kysucké Nové Mesto a Obec Radoľa, dotknuté mesto a obec podľa § 34 ods.1
zákona informovali verejnosť o doručení správy o hodnotení a zároveň zverejnili všeobecne
zrozumiteľné záverečné zhrnutie na dobu 30 dní verejným oznamom na úradných tabuliach
s poučením, že do správy je možné nahliadnuť na mestskom úrade alebo obecnom úrade
v pracovných dňoch, v úradných hodinách po dobu 30 dní od zverejnenia (Mesto Kysucké
Nové Mesto vyvesené dňa 05.10.2017 a zvesené 06.11.2017, Obec Radoľa vyvesené dňa
05.10.2017 a zvesené 06.11.2017). Mesto Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa oznam
zverejnili do troch pracovných dní od doručenia správy a informovali tiež verejnosť
o termíne dokedy a akým spôsobom je možné k tomuto dokumentu predkladať stanoviská
verejnosti.

Pozvánka na verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bola mestom Kysucké Nové Mesto
a obcou Radoľa zverejnená na úradných tabuliach dňa 16.7.2013 a zvesená v deň
verejného prerokovania navrhovanej činnosti.

Mesto Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa podľa ods. 2, 3 a 5 § 34 zákona zabezpečili po
dohode a v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovania navrhovanej činnosti
samostatne.

Termín a miesto konania verejných prerokovaní správy o hodnotení vplyvov na životné
prostredie navrhovanej činnosti, oznámilo Mesto Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa po
dohode s navrhovateľom verejnosti v mieste obvyklým spôsobom dňa 5.10.2017,
oznamom na svojich vývesných verejných tabuliach a svojich webových sídlach.

Mesto Kysucké Nové Mesto a obec Radoľa písomnými pozvánkami prizvali na verejné
prerokovanie navrhovanej činnosti príslušný orgán, rezortný orgán a dotknuté orgány.

3. Prerokovanie navrhovanej činnosti s verejnosťou a závery prerokovania

Navrhovaná činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ bola podľa § 34 ods. 2 až 5 zákona prerokovaná s verejnosťou na verejnom prerokovaní dňa 25.10.2017 na Obecnom úrade v Radoli a dňa 25.10.2017 na Mestskom úrade v Kysuckom Novom Meste. Termín a miesto konania verejných prerokovaní správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti, oznámila Obec Radol'a a Mesto Kysucké Nové Mesto verejnosti v mieste obvyklým spôsobom oznámeniami na vývesných verejných tabuliach a svojich webových sídlach desať pracovných dní pred ich konaním. Na verejné prerokovania boli prizvaní okrem verejnosti aj zástupcovia príslušného orgánu, povoľujúceho orgánu a dotknutých orgánov.

Záznamy z verejných prerokovaní popisujú priebeh jednotlivých prerokovaní za prítomnosti verejnosti v celkovom počte :

Obec Radol'a 12 zúčastnených osôb, z čoho 5 osôb bolo občanov a 7 osôb zastupovalo orgány verejnej správy, navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení.

Mesto Kysucké Nové Mesto 16 zúčastnených osôb, z čoho 8 osôb bolo občanov a 13 osôb zastupovalo orgány verejnej správy, navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení (podľa prezenčnej listiny).

Miesto konania: Obecný úrad v Radoli, Vadičovská cesta 4, 023 36 Radol'a

Termín konania: 25.10.2017, 13:00 hod.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Priebeh stretnutia:

Verejné prerokovanie otvoril starosta obce Ing. A. Tkáčik, privítal prítomných a odovzdal slovo Ing. Rajskej z Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej NDS), ktorá predstavila predmet posudzovania vplyvov na životné prostredie - „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“. slovo odovzdala spracovateľovi správy o hodnotení, doc. RNDr. Paudítšovej PhD. (EPIS s.r.o., Bratislava), ktorá prezentovala základné charakteristiky posudzovanej stavby, varianty riešenia (variant 1 – nadzemný variant, variant 2 – tunelový variant) a identifikované predpokladané vplyvy činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Prezentované boli výhody a nevýhody jednotlivých posudzovaných variantov riešenia činnosti a opatrenia, ktoré sú navrhnuté na zmiernenie negatívnych odpadov činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Po prezentácii otvoril Ing. Pollák diskusiu, v ktorej odzneli nasledovné diskusné príspevky:

- p. Matej Fabšík, poslanec za Kysucké Nové mesto (KNM), objasnil zámer investora, ktorý plánuje výstavbu bytových domov v blízkosti diaľnice na pravom brehu Kysuce – projektované sú budovy 5 a viac podlažné. Investor, ktorý bude stavať tieto domy, navýšil pôvodný počet podlaží ako ústretový krok voči požiadavkám mesta v otázke riešenia parkovania. Bytové domy sú navrhnuté s garážovými státiami, čo sa odrazilo na zvýšení podlažnosti budov, otázka je, či NDS pri návrhu protihlukových opatrení vzala do úvahy zvýšenú podlažnosť (8 nadzemných podlaží) v navrhovanej štúdii a či bude možné dostatočne ochrániť byty na vyšších podlažiach pred hlukom z diaľnice? Územný plán Mesta nemá regulatív v predmetnom území.
- Ing. Pollák: stanovisko NDS je rovnaké, ako už bolo niekoľkokrát v predchádzajúcich rokoch povedané.
- Ing. Rajska doplnila, že stanovisko, ktoré bolo zasielané na žiadosť HEAD Studio s.r.o., sa nezmenilo, NDS sa v stanovisku vyjadrila, že výstavbu bytových domov v blízkosti diaľnice neodporúča, keďže ani aplikácia protihlukových stien pri povrchovom variante

nebude postačujúca pre dodržanie prípustnej hladiny hluku na vyšších podlažiach niektorých obytných domov;

- Ing. Pollák: informoval o maximálnych technických možnostiach protihlukových stien, s upozornením, že týmito opatreniami nie je možné ochrániť celé výškové budovy;
- p. Dušan Mičian, poslanec KNM a Žilinského samosprávneho kraja, sa spýtal na to, či nebude problém akceptovať na pravom brehu rieky Kysuca budovanie cyklotrasy v súvislosti s výstavbou diaľnice
- Ing. Pollák: pravý breh rieky Kysuca, jeho technické riešenie v súvislosti s úpravou toku rieky Kysuca bude zrejmé vo vyššom stupni projektovej dokumentácie, v zásade nie je vylúčené vedenie cyklotrasy popod diaľnicu, doc. Paudítšová doplnila, že k návrhu cyklotrasy plánovanej v ochrannom pásme toku je potrebné stanovisko vodohospodárov;
- P. Dušan Mičian sa spýtal na svetlú výšku mosta v súvislosti s požiadavkou na motorovú prepravu výška bude cca 5 metrov?
- Ing. Pollák: max výška je 4,8m; resp. 5,2m pri požiadavke na nadrozmernú prepravu
- Starosta obce Radoľa Ing. A. Tkáčik: vyjadril podporné stanovisko pre variant 1, ktorý vyšiel z posudzovania vplyvov na životné prostredie ako najvhodnejší, doplnil, že pre obec sú akceptovateľné oba varianty riešenia, pretože postoj obyvateľov obce, že sú za vybudovanie diaľnice, prečítal stanovisko uvedené v uznesení č. 43/2015 zo 6. zasadnutie Obecného zastupiteľstva:
- „Obec Radoľa podporuje navrhovanú zmenu projektu stavby diaľnic D3 v katastrálnom území obec Radoľa. Riešenie spočívajúce v nahradení doteraz navrhovaného tunela mostným telesom vedeným v pôvodnom smere, bude znamenať vyššiu bezpečnosť počas príválových dažďov na sútoku Vadičovského potoka a rieky Kysuca, ako aj zachovanie dôležitého cestného spojenia obcí Vadičovskej doliny (Radoľa, Lopušné, Pažite, Dolný Vadičov, Horný Vadičov) a Kysuckého Nového Mesta, ktorým je most cez rieku Kysuca. Takisto vítame vyššiu novo navrhovanú plynulosť dopravy v tomto úseku diaľnice D3. Doteraz navrhovaný tunel by znamenal vytvorenie úseku so zmenou rýchlosti zo 130 km/h na 80 km/h v tuneli, čo by znamenalo zvýšenie zaťaženia územia exhalátmi a hlukom.
- p. Dušan Mičian sa spýtal na termín začatia výstavby diaľnice D3 v posudzovacom úseku;
- Ing. Pollák: vzhľadom na to, že sme na začiatku investičnej prípravy, prebieha proces posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie, bude nasledovať projektovanie variantu 1, budú sa vykupovať pozemky, začiatok stavby bude najskôr v r. 2021.
- Ing. Rajská informovala orientačne o počte vlastníkov pozemkov a časovej náročnosti spojenej s výkupom pozemkov
- p. Matej Fabšík: Aká je životnosť diaľnice?
- Ing. Pollák: také diela, akým je diaľnica sú štandardne projektované na 100 rokov, samozrejme, že priebežne je počítané s údržbou stavby;
- p. Dušan Mičian: Bude možné rozšíriť most v križovatke v KNM ponad Kysucu, nebudú piliere diaľnice prekážkou?
- Ing. Pollák: detailne sa bude projekt diaľnice – v prípade, ak z procesu EIA vyjde odporúčaný variant 1 (estakáda) ešte len pripravovať. Požiadavku, aby piliere mostného objektu diaľnice neboli v blízkosti mosta je možné akceptovať pri vypracovávaní projektovej dokumentácie;
- starosta obce Radoľa Ing. A. Tkáčik sa informoval, či je možné mostné závery situovať čo najďalej od obydli;

- Ing. Pollák: v projekte sa uvažuje s mostnými závermi s nízkoohlučnou úpravou, a budú umiestňované podľa technických možností čo najďalej od obydľí;

Diskusiu uzavrel Ing. Pollák a ukončil verejné prerokovanie.

Záznam vyhotovil: doc. RNDr. Paudítšová PhD., Ing. Rajska

Dňa: 27. 10. 2017

Obec Radoľa (starosta obce Ing. Tkáčik)

NDS, a.s. (Ing. Rajska)

Obec Radoľa v spolupráci s navrhovateľom Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. vyhotovila podľa § 34 ods. 4 zákona záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol v lehote 10 pracovných dní od verejného prerokovania doručený na MŽP SR, odbor environmentálneho posudzovania. K záznamu z verejného prerokovania bola pripojená prezenčná listina.

Vzhľadom na závery z verejného prerokovania možno konštatovať, že zo strany zúčastnených sa nevyskytli stanoviská odmietajúce realizáciu navrhovanej činnosti líniovej stavby „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bolo zabezpečené v súlade s požiadavkami ustanovenými v zákone.

Úplný záznam z verejného prerokovania je spolu s prezenčnou listinou k dispozícii u navrhovateľa a MŽP SR, kde je súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania.

Miesto konania: Mestský úrad v Kysuckom Novom Meste, Námestie slobody 94

024 01 Kysucké Nové Mesto

Termín konania: 25.10. 2017, 15:00 hod.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Priebeh stretnutia:

Verejné prerokovanie otvorila Ing. Rajska z Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej len NDS), predstavila činnosť, ktorá je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, ktorou je „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“. Slovo odovzdala spracovateľovi správy o hodnotení – doc. RNDR. Paudítšovej PhD. (EPIS s.r.o., Bratislava), ktorá prezentovala základné charakteristiky posudzovanej stavby, varianty riešenia (variant 1 – nadzemný variant, variant 2 – tunelový variant) a identifikované predpokladané vplyvy činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Prezentované boli výhody a nevýhody jednotlivých posudzovaných variantov riešenia činnosti a opatrenia, ktoré sú navrhnuté na zmiernenie negatívnych dopadov činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Po prezentácii otvoril Ing. Pollák (NDS) diskusiu, v ktorej odzneli nasledovné diskusné príspevky:

- p. Greguš, zástupca developerskej spoločnosti Istrofinal, a.s., Žilina, ktorá plánuje v blízkosti posudzovaného úseku diaľnice D3 budovať bytové domy sa informoval, či boli ako vstupy pre hlukovú štúdiu akceptované maximálne 5 podlažné budovy. Otázka zo strany zástupcu spoločnosti Istrofinal, a.s.: V akom rozsahu sú plánované protihlukové steny? Je možné dosiahnuť technickými opatreniami vyššiu protihlukovú ochranu? Budú zabezpečovať protihlukové clony komfort bývania na najvyšších podlažiach?

- Ing. Polák, s výškou 5 m protihlukových clôn sme už na hrane maximálnej výšky protihlukovej ochrany z technického aj ekonomického hľadiska je navrhnutá najvhodnejšia ochrana. Z technického hľadiska nie je možné, aby bola zabezpečená ochrana proti hluku na celej výškovej budove bez konkrétnych riešení na samostatných plánovaných budovách;
- Ing. Rajská a Ing. Pollák pripomenuli, že NDS v minulosti zasielala stanovisko k investičnému zámeru výstavby bytových domov v lokalite Kamence v Kysuckom Novom Meste s odporúčaním nerealizovať v ochrannom pásme diaľnice výstavbu objektov určených na bývanie vzhľadom na schválené vedenie trasy diaľnice, pre projekt diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je v súčasnosti vydané právoplatné územné rozhodnutie č. s. 2008/C-7489/IHl zo dňa 5.2.2010. Vydaním územného rozhodnutia vzniká v zmysle § 11 zákona č. 135/1961 Zb. ochranné pásmo diaľnice. Nakoľko ochranné pásmo diaľnice vzniklo pred schválením územného plánu mesta (jún2016), návrh dodatočných protihlukových opatrení v predmetnej lokalite bude výhradne vecou na strane investora budúcej zástavby a nebude nožné si ich nárokovať u NDS.
- p. Greguš: Je pravda, že pri výstavbe diaľnice D3 bude použitý nízkošlučný asfalt? Niekde som zachytil takúto informáciu?; Ing. Pollák: Asfalt s nízkošlučnou úpravou znižuje hluk spôsobený dopravou o cca 1 – 1,5 dB (ide iba o približnú informáciu). Ing. Pollák ďalej informoval o tom, že takéto technické opatrenie však neznižuje hluk natoľko, aby bolo možné aj na vyšších poschodiach budov postavených v blízkosti diaľnice dosiahnuť hladinu hluku stanovenú normou.
- p. Greguš: ... ale prispeje to k zníženiu hlučnosti. Je možné prehodnotiť, či by malo zmysel, aby bol takýto asfalt na posudzovanom úseku diaľnice aplikovaný? Ing. Pollák: áno je možné vyhodnotiť, či bude mať význam aplikovať takýto nízkošlučný asfalt.
- Primátor KNM Ing. Hartel: pri predchádzajúcich rokovaníach, kedy bol posudzovaný iba tunelový variant sme v rámci diskusie hovorili o tom, že bude použitý nízkošlučný asfalt; primátor KNM Ing. Hartel v rámci diskusie vyslovil podporu variantu 1, doplnil informáciu o to, že mesto očakávalo, že bude situácia riešená oveľa skôr, že očakávali, že výsledok posudzovania vplyvov na životné prostredie bude odporúčať realizáciu variantu 1, teda nie tunelové riešenie.
- Ing. Pollák: proces posudzovania činností na životné prostredie má predpísané kroky a časový harmonogram, nie je možné proces urýchliť, pôvodne bol predpoklad, že predmetná činnosť bude ukončená v zisťovacom konaní, ale MŽP SR požadovalo povinné hodnotenie – vypracovanie správy o hodnotení, z čoho vyplynuli ďalšie kroky procesu „EIA“ ;
- primátor KNM Ing. Hartel: „Škoda, že sa stratili dva roky.“
- Obyvateľ KNM: Bude protihluková ochrana po celej dĺžke diaľnice v prípade variantu 1? ; doc. Paudišová: áno, protihlukové clony sú v prípade variantu 1 plánované po oboch stranách diaľnice v celej dĺžke;
- Primátor KNM Ing. Hartel: vedeli by ste objasniť, kadiaľ vedie vážska vodná cesta? Prechádza trasou diaľnice D3? ; Ing. Pollák objasnil vedenie vážskej vodnej cesty (VVC), ukázal na grafickej prílohe, kde prichádza k prekryvaniu VVC a diaľnice D3. Zároveň bolo mesto a investor spomínanej IBV upozornený, že plánovaná IBV je v kolízii s plánovanou VVC;
- Primátor KNM Ing. Hartel: Aký je ďalší postup procesu z časového hľadiska? Pýtam sa preto, že máme pripravené nové čiastkové návrhy, na odľahčenie dopravy na križovatke

v KNM. Mohli by byť riešenia súčasťou privádzača na diaľnicu, ktorý nadväzuje na posudzovaný úsek diaľnice, ak budú naše návrhy pre Vás akceptovateľné a bude ich možné realizovať?; Ing. Pollák: z MDV SR je informácia, že privádzač na diaľnicu bude riešený ako samostatná stavba, avšak toto nie je predmetom posudzovaného úseku. Po oficiálnom ukončení verejného prerokovania, je priestor na prediskutovanie ďalších návrhov;

- p. Greguš: Bolo by možné objasniť, prečo má NDS vo vlastníctve pás územia, kde nevedie trasa diaľnice, ide o severný koniec posudzovaného úseku, pozemky, kde je plánovaná výstavba bytových domov. Tiež je v danom území vyznačené vzdušné vedenie vysokého napätia. Prečo?; Ing. Rajská: Potrebovali by sme vedieť, o ktorých konkrétnych parcelách je reč. Zástupcovia NDS sa dohodli s p. Gregušom, že pošle NDS presnú špecifikáciu o aké pozemky ide a NDS zašle p. Gregušovi, resp. spoločnosti Istrofinal a.s. vyjadrenie, pre ktoré stavebné objekty je príslušný pozemok v trvalom alebo dočasnom zábere a čo sa na parcelách plánovalo. Nie je vylúčené, že záber pozemkov vyplýva z prvotných projektových zámerov.
- Ing. Pollák: pravdepodobne pozemok, na ktorom spoločnosť Istrofinal a.s. plánuje bytovú výstavbu rozdeľuje hrádza súvisiaca s plánovaním VVC. Plánované vzdušné vedenie VN na tomto území súvisí s tunelovým variantom riešenia. Ak nebude tunelový variant odporúčaný na budovanie, prehodnotí sa potreba realizácie dotknutého vedenia VN.

Diskusiu uzavrel Ing. Pollák a ukončil verejné prerokovanie.

Záznam vyhotovil: doc. RNDr. Pauditšová PhD., Ing. Rajská

Dňa: 26.10. 2017

Mesto Kysucké Nové Mesto (primátor Ing. Ján Hartel)

NDS, a.s. (Ing. Rajská)

Mesto Kysucké Nové Mesto v spolupráci s navrhovateľom Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. vyhotovilo podľa § 34 ods. 4 zákona záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol v lehote 10 pracovných dní od verejného prerokovania doručený na MŽP SR, odbor environmentálneho posudzovania. K záznamu z verejného prerokovania bola pripojená prezenčná listina.

Vzhľadom na závery z verejného prerokovania možno konštatovať, že zo strany zúčastnených sa nevyskytli stanoviská odmietajúce realizáciu navrhovanej činnosti líniovej stavby „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“.

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bolo zabezpečené v súlade s požiadavkami ustanovenými v zákone.

Úplný záznam z verejného prerokovania je spolu s prezenčnou listinou k dispozícii u navrhovateľa a MŽP SR, kde je súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

Počas procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie boli na MŽP SR podľa § 35 ods. 1 zákona na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská zainteresovaných subjektov :

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, P.O.BOX č. 100

Odbor cestnej infraštruktúry (list č. 19877/2017/SCDPK/71569 zo dňa 23.10.2017)

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 neuplatňuje zásadné pripomienky.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Útvar vedúceho hygienika rezortu

Oddelenie oblasťného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina (list č. 27591/2017/ÚVHR/73848 zo dňa 24.10.2017)

S predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ sa súhlasí.

Predmetom posudzovania je 2,4km dlhý úsek diaľnice medzi obcami Kysucké Nové Mesto, Radoľa a Budatínska Lehota. Navrhnuté sú dva varianty vedenia diaľnice, ktoré sú v správe o hodnotení porovnané. Posudzované varianty navrhovanej stavby sú umiestnené na území žilinského kraja, v okrese Kysucké Nové Mesto, v katastrálnom území obcí Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Budatínska Lehota.

Stavba je navrhnutá v dvoch variantoch:

Variant 1 (povrchový variant) reprezentuje riešenie diaľnice D3 v posudzovanom úseku formou estakády, ktorá prepojí dva mostné objekty. Trasa diaľnice je vo variante 1 v posudzovanom úseku smerovo navrhnutá v priestore medzi existujúcou cestou I/11 a riekou Kysuca. Smerové vedenie povrchového variantu je totožné s pôvodnou trasou diaľnice D3 v celej dĺžke trasy. Trasa D3 prechádza údolím, inundačným územím rieky Kysuca s prevažne rovinným terénom. Mostné objekty sú riešené mimoúrovňovo, križujú rieku Kysuca, Vadičovský potok, cestu III/2052, komunikáciu ku skládke odpadu, poľnú cestu, chodník, objekty ČSPL, SSÚC ŽSK a starý most. Variant 1 je riešený v dvoch subvariantoch, ktoré sa od seba líšia v umiestnení čerpacej stanice pohonných látok.

Variant 2 (tunelový) – je navrhnutý ako hĺbený tunel, s niveletou pod úrovňou dna koryta rieky Kysuca. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Tunel bude realizovaný v otvorenej stavebnej jame pod ochranou kotvených pažíacich a tesniacich podzemných stien pozdĺž nosnej konštrukcie tunela. Navrhnuté sú dve tunelové rúry s jednosmernou premávkou. Obidve tunelové rúry sa budú realizovať naraz. Výstavba tunela bude realizovaná v náročných podmienkach v stavebnej jame paženej podzemnými stenami. Postup hĺbenia bude realizovaný v jednotlivých úrovniach s nutným kotvením stien. Počas prác bude nutné odčerpávať podzemnú vodu zo stavebnej jamy.

Porovnaním jednotlivých variantov sa ako priaznivejší javí variant 1 – povrchový

Stavba bude počas výstavby aj počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií, ktoré môžu mať negatívny vplyv na verejné zdravie. V predloženej správe sú uvedené návrhy opatrení na ochranu verejného zdravia pred účinkami hluku (časť IV.3 Opatrenia na elimináciu

nepriaznivých účinkov hluku) počas výstavby aj počas prevádzky diaľnice, pre obidva navrhované varianty. Na ochranu vonkajšieho prostredia sú navrhované protihlukové clony (PHC), pre variant 1 sú to PHC 1 – PHC 5, vpravo aj vľavo od telesa diaľnice. Pre variant 2 sú to PHC1 – PHC 14 vpravo aj vľavo do telesa diaľnice. Všetky PHC sú navrhované v kategórii zvukovej pohltivosti A4 (vysoko pohltivé) a kategórii nepriezvučnosti B3 (dokonale nepriezvučné). Nakoľko návrh PHC pri povrchovom variante nezabezpečuje dodržanie prípustnej hladiny hluku na vyšších podlažiach niektorých obytných domov na Clementisovej a Nábrežnej ulici v Kysuckom Novom Meste a v niektorých domoch Radolí a Budatínskej Lehote, pre tieto lokality sú navrhnuté aj terciárne protihlukové opatrenia vo forme výmeny okien so štrbinovým vetracím systémom. Pre presnú lokalizáciu obytných jednotiek, kde bude nutné realizovať terciárne protihlukové opatrenia, bude potrebné vykonať akustické merania in-situ po uvedení diaľnice do prevádzky.

V kapitole VI.1 správy je uvedený Návrh monitoringu pred začatím výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti.

Podľa uvedeného návrhu sa bude hluk monitorovať 2 krát pri odlišných vegetačných podmienkach v období rok pred výstavbou, 2 krát ročne v dňoch intenzívnych stavebných prác počas výstavby a 2 krát v priebehu prvého roku prevádzky pri odlišných vegetačných podmienkach resp. odlišnom stave dopravy. Z dôvodu ochrany vnútorného prostredia bytov a rodinných domov sa po sprevádzkovaní diaľnice D3 v posudzovanom úseku navrhuje monitorovanie hluku pozdĺž diaľničného koridoru v kysuckom Novom Meste, na Clementisovej a Sládkovičovej ulici (na najvyšších poschodiach), na Nábrežnej ulici, v obci Radol'a, v mestskej časti Budatínskej Lehote a aj v lokalite Kamence, kde je plánovaná v budúcnosti bytová výstavba. Pri plánovanej výstavbe bytových domov na tejto lokalite je potrebné dbať už pri výstavbe na to, aby boli použité kvalitné okná s dobrými zvukovo-izolačnými vlastnosťami.

V prípade, že vykonané merania hluku preukážu prekračovanie prípustných hodnôt hluku, bude potrebné vykonať ďalšie (navrhnuté) opatrenia na ochranu vnútorného prostredia obytných budov (výmena okien za okná so zvýšenými zvukovo-izolačnými vlastnosťami, zabezpečenie vetrania).

Záver: Z textu predloženej správy o hodnotení vyplýva, že ochrana verejného zdravia pred účinkami hluku bude zabezpečená za predpokladu realizácie navrhnutých protihlukových opatrení pre jednotlivé varianty navrhovanej činnosti uvedených v časti IV.3. Z dôvodu preukázania účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení žiadame pred ukončením stavby, resp. pred jej uvedením do trvalého užívania predložiť výsledky objektivizácie hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v dotknutom obytnom území v okolí stavby.

Zároveň žiadame zabezpečiť dodržanie navrhovaného plánu monitoringu hluku bodu VI.1 správy.

Na základe uvedených skutočností vydáva MDV SR toto záväzné stanovisko.

Ministerstvo Životného prostredia Slovenskej republiky Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny

(list č. 1984/2017-6.3 48567/2017 zo dňa 3.11.2017)

Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 (ďalej len „zmena D3“) je navrhovaná v Žilinskom kraji, v okrese Kysucké Nové Mesto, k.ú. Kysucké Nové mesto, Radol'a, Budatínska Lehota. Zmena D3 je navrhnutá v dvoch variantoch. Variant 1 predstavuje nové riešenie vedenia po povrchu, tzv. povrchový variant. Variant 2 je pôvodný tunelový variant.

V dotknutom území platí prvý stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V trase posudzovanej zmeny D3, ani v jej

blízkosti sa nenachádzajú žiadne chránené územia národnej ani európskej sústavy chránených území Natura 2000. Vzdialenosti k najbližším chráneným územiám sú cca 11 km. Zmena D3 je navrhnutá paralelne s nadregionálnym biokoridorom rieka Kysuca. Sieť prvkov ekologickej stability v území dopĺňa miestny biokoridor Vadičovský potok a genofondová lokalita Lužný les pri Rudinke. K ekostabilizačným prvkom patrí aj lesný porast pri Kamencoch. V brehovej vegetácii sa nachádzajú fragmenty biotopov Ls1.2, Ls1.3, z nelesných najmä Kr9 a Br6. Dotknuté územie je v súčasnosti antropicky využívané, nachádza sa tu cesta I/11, individuálna aj hromadná bytová výstavba. Vzhľad krajiny dotvára mestská zeleň i brehová vegetácia rieky Kysuce a Vadičovského potoka.

Predložená správa o hodnotení je vypracovaná podľa prílohy č. 11 zákona č.24/2006 Z. z. Mapové podklady sú spracované dostatočne. Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia týkajúce sa záujmov ochrany prírody považujeme za splnené. Prílohou správy o hodnotení je „Primerané posúdenie vplyvu zámeru Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 na územia sústavy Natura 2000“, k jeho záverom nemáme pripomienky.

K predloženej správe o hodnotení máme nasledovné pripomienky:

- Za Ls1.3 a Kr9 pokladáme aj tie , ktoré sú v menej priaznivom stave. Za cenné považujeme najmä biotopy, ktoré vytvárajú komplexy a biotop Kr9, ktorý sukcesiou smeruje ku klimaxovým podhorským jaseňovo-jelšovým lužným lesom (v regióne s jelšou sivou). Dôvodom je najmä zachovanie potenciálu v okrajových častiach nadväzujúcich na nezastavené územie (postačuje ponechanie koreňového systému s dobrou výmladnosťou).
- V kapitole Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie odporúčame:
 - Medzi technické opatrenia pre vtáky a netopiere doplniť siete, a to najmä v úsekoch, kde nie je potrebné umiestňovať protihlukové zábrany.
 - Búdky a hibernačné boxy umiestňovať v priestoroch mimo diaľničného telesa (budovy, stromy, ...). Umiestnenie na zvislé a vodorovné konštrukcie diaľnice môže spôsobovať zvýšené translokácie a tým i zvýšenú možnosť úhynov v dôsledku kolízií s dopravnými prostriedkami.
- Monitoring biotopy, hlavne rýb, raka riečneho, obojživelníkov a vtáctva ako aj inváznych druhov rastlín realizovať od začatia výstavby každoročne minimálne do 5 rokov po kolaudácii stavby. Správy z monitoringu požadujeme posielat' aj ŠOP SR, Správe CHKO Kysuce.

Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 je z pohľadu záujmov ochrany prírody prijateľná, akceptujeme odporúčaný variant 1, subvariant 1A. Pripomienky uvedené vyššie požadujeme premietnuť do záverečného stanoviska a ďalších dokumentov v následných povoľovacích procesoch. Projekt monitoringu biotopy odporúčame konzultovať so ŠOP SR, Správou CHKO Kysuce.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky Odbor štátnej geologickej správy

(list č. 8867/2017-5.3 47949/2017

zo dňa

2.11.2017)

Predložený materiál je vypracovaný v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len „zákon“) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v dvoch variantných riešeniach. Formálne však neodpovedá prílohe č. 11 zákona, v správe spracovatelia neuviedli bod II/4 – Charakter navrhovanej činnosti (nová činnosť, zmena

činnosti, ukončenie činnosti a podobne). Správa akceptuje požiadavky uvedené v Rozsahu hodnotenia č. 6533/2016-1.7/rs z 24.08.2016 iba čiastočne.

K spracovaniu kapitol týkajúcich sa geologickej problematiky uvádzame tieto pripomienky:

1. Spracovatelia uvádzajú v prílohe č. 10 správy, že pri jej spracovaní bol RNDr. J. Šimekovou vykonaný detailný terénny prieskum územia (lokálna úroveň). Uvedený prieskum v správe nie je citovaný a ani uvedený v zozname doplňujúcich analytických správ a štúdií. Na základe jeho výsledkov sa spracovatelia rozhodli, že nie je potrebná realizácia podrobného IG prieskumu. V texte nie sú uvedené ani výsledky iných inžinierskogeologických a hydrogeologických prieskumov so zameraním na vyhodnotenie vhodnosti využitia územia na novonavrhovaný povrchový variant vedenia diaľničného úseku, ako aj na vplyv na realizáciu navrhovanej činnosti. Podľa regionálneho inžinierskogeologického členenia ide o územie flyšových vrchovín. Územie je veľmi citlivé na negatívne antropogénne zásahy. Výsledky sú spracované v záverečnej správe Atlas máp stability svahov SR v M 1 : 50 000 (Šimeková, Martinčeková et. Al., 2006, listy 26-32 Dolný Kubín a 26-41 Trstená) Územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely a preto všeobecne platí, že vhodnosť a podmienky stavebného využitia s výskytom svahových deformácií je potrebné posúdiť a overiť podrobným inžinierskogeologickým prieskumom.

2. V správe nie je popísaný a vyhodnotený vplyv uvedených envirozát'aží na realizáciu činnosti napriek tomu, že ich existencia môže negatívne ovplyvniť projekčné zámery. V tabuľke č. 22 – Zoznam environmentálnych zát'aží v širšom okolí územia dotknutého výstavbou diaľnice D3 spracovatelia neuviedli nasledovné zát'aže, ktoré sú evidované v Informačnom systéme environmentálnych zát'aží SR v katastrálnych územiach dotknutých obcí:

Pravdepodobná environmentálna zát'až

1.

Názov EZ: KM (010) / Kysucké Nové Mesto – ZANAD
Názov lokality: ZANAD
Druh činnosti: čerpacia stanica PHM
Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)
Registrovaná ako: A Pravdepodobná environmentálna zát'až

Potvrdená environmentálna zát'až

1.

Názov EZ: KM (002) / Kysucké Nové Mesto – KINEX - KLF
Názov lokality: KINEX - KLF
Druh činnosti: strojárská výroba
Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)
Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna zát'až

2.

Názov EZ: KM (1969) / Kysucké Nové Mesto – časť bývalého areálu KLF
Názov lokality: časť bývalého areálu KLF
Druh činnosti: strojárská výroba, lakovňa
Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou (K > 65)
Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna zát'až

Potvrdená environmentálna zát'až aj sanovaná / rekultivovaná lokalita

1.

Názov EZ: KM (005) / Kysucké Nové Mesto – NN Slovakia
Názov lokality: NN Slovakia
Druh činnosti: strojárská výroba
Stupeň priority: EZ s vysokou prioritou ($K > 65$)
Registrovaná ako: B Potvrdená environmentálna záťaž
C Sanovaná / rekultivovaná lokalita

Pravdepodobné environmentálne záťaže a potvrdené environmentálne záťaže v území môžu negatívne ovplyvniť možnosti jeho ďalšieho využitia.

Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnych záťaží s vysokou prioritou riešenia (hodnota $K \geq 65$ podľa klasifikácie environmentálnej záťaže v Informačnom systéme environmentálnych záťaží) je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia.

3. Podľa vyjadrenia ŠGDÚDŠ dotknuté územie posudzovanej činnosti spadá do oblasti nízkeho až stredného radónového rizika, t.j. vhodnosť a podmienky využitia takéhoto územia sa vyžadujú posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 528/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o požiadavkách na obmedzenie ožiarovania z prírodného žiarenia.

Ministerstvo životného prostredia, Slovenskej republiky Sekcia vôd

(list č. 44102/2017 (2798/2017-4.1) zo dňa 3.11.2017)

K predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti, z vecnej pôsobnosti sekcie vôd Ministerstva životného prostredia SR, nemáme pripomienky.

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Žiline

Námestie požiarnikov 1, 010 01 Žilina

(list č. KRHZ-ZA-OPP-95-037/2017 zo dňa 16.10.2017)

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline ako dotknutý orgán podľa §3 písm. p) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov po preštudovaní dokumentácie „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Okresný úrad, odbor krízového riadenia

Kysucké Nové Mesto, Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto

(list č. OÚ-KNM-OKR-2017/000856-002 zo dňa 04.10.2017)

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto k uvedenej správe z hľadiska záujmov civilnej ochrany nemá pripomienky a súhlasí so správou o hodnotení podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ z hľadiska civilnej ochrany. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie žiadame predložiť na posúdenie.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto odbor starostlivosti o životné prostredie
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto

(list č. OU-KM-OSZP-2017/000868-002 zo dňa 6.10.2017)

V správe o hodnotení činnosti sú posudzované dva varianty riešenia vedenia diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280. Variant 1 rieši povrchové vedenie diaľnice a variant 2 tunelové vedenie. Povrchové vedenie diaľnice D3 je navrhnuté v dvoch subvariantoch, ktoré sa líšia v umiestnení čerpacej stanice pohonných látok. Subvariant 1A navrhuje zachovanie existujúcej ČSPL pod mostným objektom a subvariant 1B navrhuje vytvorenie plochy pod mostným objektom pre vybudovanie novej ČSPL.

Účelom predloženej správy je komplexné vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“. Správa o hodnotení je vypracovaná v súlade platnou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva.

Spôsob nakladania so vzniknutým odpadom musí byť uskutočnený v súlade s platnou legislatívou odpadového hospodárstva. A to najmä zo zreteľom na zachovanie hierarchie v odpadovom hospodárstve (t.j. prednostné zabezpečenie prípravy na opätovné použitie, recyklácia alebo iné zhodnotenie, až následne, ak sa predchádzajúce nakladanie nedá zabezpečiť, zabezpečí sa zneškodnenie vzniknutého odpadu.) Ďalej sa odpady vznikajúce pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií musia materiálovo zhodnotiť opäť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií.

Z hľadiska odpadového hospodárstva Okresný úrad Kysucké Nové mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy odpadového hospodárstva považuje povrchový variant-subvariant 1 A za vhodnejší pre riešenie navrhovanej činnosti.

Toto vyjadrenie nie je rozhodnutím a nenahrádza súhlasy v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny, resp. rozhodnutia iných orgánov štátnej správy.

**Okresný úrad Kysucké Nové Mesto odbor starostlivosti o životné prostredie
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto**

(list č. OU-KM-OSZP-2017/000868-002 zo dňa 5.10.2017)

Predmetná stavba je z hľadiska ochrany vodných pomerov možná za splnenia nasledovných podmienok:

- Pred vydaním stavebného povolenia stavebník požiada vodohospodársky orgán o povolenie na osobitné užívanie vôd v súlade s § 21 ods. 2 vodného zákona
- 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.
- Pri uskladnení pevných a tekutých NL 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 vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s NL, o náležitostiach havarijného plánu a postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
- V rámci preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku NL do povrchových a podzemných vôd počas výstavby aj počas prevádzky vypracovať

havarijný plán v zmysle § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a vyhl. MŽP SR č. 556/2002 Z.z. a predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy /SIŽP IOV/ na schválenie.

- K stavebnému konaniu doložiť súhlasne stanovisko správcu vodného toku a správcu verejnej kanalizácie a vodovodu.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto odbor starostlivosti o životné prostredie
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto
(list č. OU-KM-OSZP-2017/000870-002zo dňa 6.10.2017)

Navrhovaná činnosť bude mať nepriaznivý vplyv na ovzdušie hlavne pri výstavbe, preto pre zabezpečenie ochrany ovzdušia bude orgán štátnej správy ochrany ovzdušia v ďalších stupňoch povoľovania (územné/stavebné povolenie) požadovať v príslušných projektových dokumentáciách podrobné údaje o opatreniach na zabezpečenie všeobecných technických požiadaviek a všeobecných podmienok prevádzkovania stacionárnych zdrojov emitujúcich tuhé znečisťujúce látky, ustanovených v predpisoch ochrany ovzdušia.

Variant povrchového vedenia trasy diaľnice sa podľa rozptylovej štúdie vyznačuje plynulejším rozptylom emisií pozdĺž celej trasy komunikácie, zatiaľ čo v tunelovom variante dochádza k ich koncentrácii v okolí portálov tunela. Z čoho vyplýva, že povrchový variant je priaznivejší pre výstavbu a to hlavne z hľadiska rozptylu emisií. Z tohto dôvodu Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany ovzdušia uprednostňuje Povrchový variant pri riešení stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto odbor starostlivosti o životné prostredie
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto
(list č. OU-KM-OSZP-2017/000867-002 zo dňa 6.10.2017)

V správe o hodnotení činnosti sú posudzované dva varianty riešenia vedenia diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280. Variant 1 rieši povrchové vedenie diaľnice a variant 2 tunelové vedenie. Povrchové vedenie diaľnice D3 je navrhnuté v dvoch subvariantoch, ktoré sa líšia v umiestnení čerpacej stanice pohonných látok. Subvariant 1A navrhuje zachovanie existujúcej ČSPL pod mostným objektom a subvariant 1B navrhuje vytvorenie plochy pod mostným objektom pre vybudovanie novej ČSPL.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa riešené územie nachádza v 1. stupni územnej ochrany, nenachádzajú sa tu územia sústavy NATURA 2000 – chránené územia európskej sústavy chránených území ani chránené územia národnej sústavy chránených území.

Navrhovaná trasa diaľnice prechádza cez viaceré prvky ÚSES-u (územného systému ekologickej stability).

Účelom predloženej správy je komplexné vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“. v správe o hodnotení sú dostatočne vypracované vplyvy (na dotknutú krajinu, faunu, flóru, biotopy, územný systém ekologickej stability a pod.). všetky varianty riešenia vedenia diaľnice predpokladajú výrazné negatívne vplyvy.

Pri realizácii výstavby diaľnice je dôležité v čo najväčšej miere minimalizovať negatívne dopady na jednotlivé zložky prírody. Následne je potrebné zabezpečiť zlepšenie stavu dotknutého územia revitalizačnými opatreniami.

Z pohľadu záujmov ochrany prírody a krajiny Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny považuje povrchový variant – subvariant 1 A za vhodnejší pre riešenie navrhovanej činnosti. Toto

vyjadrenie nie je rozhodnutím a nenahrádza súhlasy v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny, resp. rozhodnutia iných orgánov štátnej správy.

Mesto Kysucké Nové Mesto, Námestie Slobody 94, 024 01 Kysucké Nové Mesto
(list č. 1701/2017/03-Ko-03 zo dňa 30.10.2017)

Mesto Kysucké Nové Mesto na základe § 35 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon) po preštudovaní správy o hodnotní dáva nasledovné pripomienky k správe o hodnotení:

Mesto Kysucké Nové Mesto v dotyku diaľnice D3 s obytnou zónou požaduje:

- vybudovanie protihlukových stien s technickými parametrami zodpovedajúcimi výpočtovej úrovni záťaže hlukom spôsobenej prevádzkou diaľnice,
- dodržanie použitia tzv. nízkohlukového asfaltu, ktorý vďaka špeciálnej technológii vytvára vzduchové póry a tým tlmí primárny hluk od kolies a ktorý bol prisľúbený na rokovaniach s NDS, a.s. a Mestom Kysucké Nové Mesto pri začatí rokovaní o zmene koncepcie vedenia diaľnice z tunelového variantu na estakádový v prvej polovici roku 2016.

Na základe uvedených pripomienok Mesto Kysucké Nové Mesto súhlasí so správou o hodnotení „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“.

Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

Zo strany verejnosti boli k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ na MŽP SR doručené v lehote stanovenej podľa § 35 zákona stanoviská:

ISTROFINAL, a.s.

Mydlárska 8718/7A, 010 01 Žilina

IČO: 36 396 761 / IČ DPH: SK 2020105571

Akciová spoločnosť je zapísaná v obchodnom registri Okresného súdu Žilina
oddiel Sa vložka č. 10403/L, www.istrofinal.sk

V Žiline, dňa 23.10.2017

Dňa 05.10.2017 mesto Kysucké Nové Mesto oznámilo podľa § 34 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z., že mu bola doručená správa o hodnotení činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ a súčasne zverejnilo správu o hodnotení navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie ľudí z mája 2017.

Spoločnosť ISTROFINAL, a.s. je vlastníkom viacerých pozemkov v blízkosti navrhovanej činnosti, o.i. pozemkov parc. č. 1452/96 C-KN, 1452/26 C-KN, 1452/91 C-KN ako aj množstva pozemkov v „E“ stave, ku ktorým vlastní spoluvlastnícke podiely (ide napr. o lokalitu pozemku parc. č. 1452/1 C-KN). Z uvedeného tak vyplýva, že spol. ISTROFINAL, a.s. je vlastníkom významných pozemkov nachádzajúcich sa v blízkosti navrhovanej činnosti.

Tieto pozemky spol. ISTROFINAL, a.s. sú určené v zmysle územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto (B2) na „bývanie bytových domoch, základná občianska vybavenosť

– zariadenia obchodu, verejného stravovania a nerušiacich nevýrobných služieb pre obyvateľov územia, malé ihriská pre neorganizovaný šport pre obyvateľov územia, nevyhnutné plochy technického vybavenia územia, pešie, cyklistické a motorové komunikácie a zastávky MAD, nevyhnutné odstavné plochy pre automobily, parkovo upravená obytná zeleň, ubytovacie zariadenia penziónového typu, malé zariadenia administratívy, menšie kostoly a modlitebne, sociálne, zdravotnícke a zariadenia, radové garáže pre bývajúcich obyvateľov.“

Spol. ISTROFINAL, a.s. má záujem v najbližšom období výstavbu bytových domov v tomto území aj skutočne realizovať.

Vzhľadom na vyššie uvedené spol. ISTROFINAL, a.s. týmto využíva v zmysle § 35 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. svoje právo podať k správe o hodnotení činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ písomné stanovisko, pričom spoločnosť ISTROFINAL, a.s. žiada najmä o to, aby:

- Súčasťou posúdenia nebol dosah navrhovanej činnosti iba na aktuálny urbanistický stav mesta Kysucké Nové Mesto, ale aby jeho súčasťou bolo vyhodnotenie dosahu navrhovanej činnosti na predpokladané zastavenie mesta Kysucké Nové Mesto v najbližšom období, ktoré je zhrnuté práve v platnom územnom pláne mesta Kysucké Nové Mesto. Je potrebné si uvedomiť, že i. Kysucké Nové Mesto patrí v súčasnosti k obciam s vyššou výstavbou nových bytových jednotiek vzhľadom na priemyselný rozvoj a polohu (10 km od Žiliny), ii. je preto dôvodný predpoklad, že skutočne v krátkom časovom období dôjde k reálnemu zastavaniu všetkých plôch predpokladaných na výstavbu v zmysle aktuálneho územného plánu (bez ohľadu na konkrétne zámery spol. ISTROFINAL, a.s.) iii. navrhovaná činnosť bude realizovaná (výstavba diaľnice, nehovoriac o prevádzke) v závislosti od finančných možností navrhovateľa a súčasne politických preferencií možno až v strednodobom horizonte, t.j. veľmi pravdepodobne dokonca potom, ako bude množstvo dnes nezastavaných, ale v zmysle územnoplánovacích podkladov na výstavbu predpokladaných, plôch už zastavaných. Preto aj posudzovanie vplyvov na životné prostredie by malo logicky reflektovať túto dynamiku rozvoja mesta Kysucké Nové Mesto a nielen aktuálny stav jeho zastavanosti.
- V súvislosti s vyššie uvedeným by posúdenie malo predpokladať také účinné protihlukové opatrenia, opatrenia proti prašnosti, vibráciám, prachu a exhalátom, aby obyvateľov v budúcnosti realizovaných bytových domov zasiahli čo najmenej (toto je samozrejme možné určiť až na základe zhodnotenia navrhovanej činnosti vo vzťahu k perspektívne zastavaným plochám v zmysle vyššie uvedeného, súčasná správa o hodnotení sa v budúcnosti realizovanej výstavbe v blízkosti navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie a zdravie vôbec nevenuje).
- Rovnako tak (logicky vzhľadom na vyššie uvedené) by mali byť zaručené opatrenia estetického charakteru, aby realizácia navrhovanej činnosti bola krajínotvorne a urbanisticky minimálne rušivá pre obyvateľov v budúcnosti zastavaných plôch, ktorých zastavenie je predpokladané územným plánom Kysuckého Nového Mesta.

Fyzická osoba: Ing. Slavomír Bodis
216 Horný Hričov

Meno, priezvisko a adresa trvalého bydliska je v zmysle §24 ods. 5 písm. c. zákona č. 24/2006 Z. z. prílohou č. 1 tohto podania

Vec: Písomné stanovisko Ing. Slavomíra Bodisa k správe o hodnotení činnosti k „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s. v zmysle § 35 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z., o ktorej doručení Kysucké Nové Mesto informovalo dňa 05.10.2017 na svojej webovej stránke ako aj úradnej tabuli mesta.

Dňa 05.10.2017 mesto Kysucké Nové Mesto oznámilo podľa § 34 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z., že mu bola doručená správa o hodnotení činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ a súčasne zverejnilo správu o hodnotení navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie ľudí z mája 2017.

Spoločnosť ISTROFINAL, a.s. IČO: 36 396 761 je vlastníkom viacerých pozemkov v blízkosti navrhovanej činnosti, o.i. pozemkov parc. č. 1452/96 C-KN, 1452/26 C-KN, 1452/91 C-KN ako aj množstva pozemkov v „E“ stave, ku ktorým vlastní spoluvlastnícke podiely (ide napr. o lokalitu pozemku parc. č. 1452/1 C-KN). Z uvedeného tak vyplýva, že spol. ISTROFINAL, a.s. je vlastníkom významných pozemkov nachádzajúcich sa v blízkosti navrhovanej činnosti.

Ing. Slavomír Bodis je predseda predstavenstva spol. ISTROFINAL, a.s..

Tieto pozemky spol. ISTROFINAL, a.s. sú určené v zmysle územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto (B2) na „bývanie bytových domoch, základná občianska vybavenosť – zariadenia obchodu, verejného stravovania a nerušiacich nevýrobných služieb pre obyvateľov územia, malé ihriská pre neorganizovaný šport pre obyvateľov územia, nevyhnutné plochy technického vybavenia územia, pešie, cyklistické a motorové komunikácie a zastávky MAD, nevyhnutné odstavné plochy pre automobily, parkovo upravená obytná zeleň, ubytovacie zariadenia penziónového typu, malé zariadenia administratívy, menšie kostoly a modlitebne, sociálne, zdravotnícke a zariadenia, radové garáže pre bývajúcich obyvateľov.“

Spol. ISTROFINAL, a.s. má záujem v najbližšom období výstavbu bytových domov v tomto území aj skutočne realizovať.

Vzhľadom na vyššie uvedené Ing. Slavomír Bodis týmto využíva v zmysle § 35 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. svoje právo podať k správe o hodnotení činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ písomné stanovisko, pričom Ing. Slavomír Bodis žiada najmä o to, aby:

- Súčasťou posúdenia nebol dosah navrhovanej činnosti iba na aktuálny urbanistický stav mesta Kysucké Nové Mesto, ale aby jeho súčasťou bolo vyhodnotenie dosahu navrhovanej činnosti na predpokladané zastavenie mesta Kysucké Nové Mesto v najbližšom období, ktoré je zhrnuté práve v platnom územnom pláne mesta Kysucké Nové Mesto. Je potrebné si uvedomiť, že i. Kysucké Nové Mesto patrí v súčasnosti k obciam s vyššou výstavbou nových bytových jednotiek vzhľadom na priemyselný rozvoj a polohu (10 km od Žiliny), ii. je preto dôvodný predpoklad, že skutočné v krátkom časovom období dôjde k reálnemu zastavaniu všetkých plôch predpokladaných na výstavbu v zmysle aktuálneho územného plánu (bez ohľadu na konkrétne zámery spol. ISTROFINAL, a.s.) iii. navrhovaná činnosť bude realizovaná

(výstavba diaľnice, nehovoriac o prevádzke) v závislosti od finančných možností navrhovateľa a súčasne politických preferencií možno až v strednodobom horizonte, t.j. veľmi pravdepodobne dokonca potom, ako bude množstvo dnes nezastavaných, ale v zmysle územnoplánovacích podkladov na výstavbu predpokladaných, plôch už zastavaných. Preto aj posudzovanie vplyvov na životné prostredie by malo logicky reflektovať túto dynamiku rozvoja mesta Kysucké Nové Mesto a nielen aktuálny stav jeho zastavanosti.

- V súvislosti s vyššie uvedeným by posúdenie malo predpokladať také účinné protihlukové opatrenia, opatrenia proti prašnosti, vibráciám, prachu a exhalátom, aby obyvatel'ov v budúcnosti realizovaných bytových domov zasiahli čo najmenej (toto je samozrejme možné určiť až na základe zhodnotenia navrhovanej činnosti vo vzťahu k perspektívne zastavaným plochám v zmysle vyššie uvedeného, súčasná správa o hodnotení sa v budúcnosti realizovanej výstavbe v blízkosti navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie a zdravie vôbec nevenuje).
- Rovnako tak (logicky vzhľadom na vyššie uvedené) by mali byť zaručené opatrenia estetického charakteru, aby realizácia navrhovanej činnosti bola krajinnotvorne a urbanisticky minimálne rušivá pre obyvateľov v budúcnosti zastavaných ploch, ktorých zastavenie je predpokladané územným plánom Kysuckého Nového Mesta.

K predmetným stanoviskám si príslušný orgán MŽP SR vyžiadal podľa § 35 ods. 5 zákona od navrhovateľa doplnujúce informácie k správe o hodnotení navrhovanej činnosti na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. , Dúbravská cesta 14, Bratislava
(list č. 544/109038/30102/2017 zo dňa 27.11.2017)

Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 – prerušenie konania – stanovisko a doplnujúce informácie k správe o hodnotení a objasnenie pripomienok

Na základe Vášho rozhodnutia č. /1959/2017-1.7./dj-PK zo dňa 06.11.2017 a Vašej žiadosti o doplnujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk Ing. Slavomíra Bodisa a spoločnosti ISTROFINAL, a.s., v ktorých žiadajú najmä o to, aby súčasťou posúdenia nebol dosah navrhovanej činnosti iba na aktuálny stav mesta Kysucké Nové Mesto, ale aby jeho súčasťou bolo vyhodnotenie dosahu navrhovanej činnosti na predpokladané zastavenie mesta v najbližšom období, ktoré je zahrnuté v práve platnom územnom pláne mesta Kysucké Nové Mesto, Vám zasielame v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon č. 24/2006 Z. z.) nasledovné stanovisko:

- Súlad s územnoplánovacími dokumentáciami

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (ďalej len „NDS“) konštatuje, že ako vlastník, správca a prevádzkovateľ diaľnic a rýchlostných ciest postupuje v zmysle záväznej a grafickej časti Konceptie územného rozvoja Slovenska (KURS) <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=124582>, Územného plánu VÚC Žilinského samosprávneho kraja, Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=116904> a prílohy č. 2 č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

- Územné rozhodnutie a vznik ochranného pásma diaľnice

NDS má vydané právoplatné územné rozhodnutie č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 na stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto. Vydaním územného rozhodnutia vzniklo v zmysle § 11 ods. 1 cestného zákona ochranné pásmo diaľnice vo vzdialenosti 100 metrov od príľahlého jazdného pásu. V zmysle § 11 ods. 2 cestného zákona v cestných ochranných pásmach je zakázaná alebo obmedzená činnosť, ktorá by mohla ohroziť diaľnice, cesty alebo miestne komunikácie alebo premávku na nich, príslušný cestný správny orgán Ministerstvo dopravy a výstavby SR povoľuje v odôvodnených prípadoch výnimky z tohto zákazu alebo obmedzenia záväzným stanoviskom. V zmysle § 11 ods. 5 povolením výnimiek v cestnom ochrannom pásme nesmie dôjsť k rozšíreniu súvislej zástavby obcí obstavovaním komunikácie. V zmysle § 11 ods. 6 ak ide o povolenie výnimky v cestnom ochrannom pásme diaľnice je potrebný predchádzajúci súhlas Ministerstva vnútra SR. V zmysle § 11 ods. 3 cestného zákona príslušný cestný správny orgán môže nariadiť vlastníkovi, správcovi alebo užívateľovi nehnuteľností alebo zariadenia, aby v cestnom ochrannom pásme odstránil alebo upravil stavbu alebo zariadenie, stromy, kry alebo iné porasty, prípadne aby upravil povrch pôdy.

Variantným riešením k tunelovému variantu je vedenie trasy estakádou po povrchu územia, ktorá prepojí 2 mostné objekty 233 a 237, ktoré boli navrhované pred a za tunelom.

Mostné objekty 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou a 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou sú zahrnuté v predmetnom územnom rozhodnutí. Zmenou technického riešenia, ktorá vyvolala potrebu posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie sa tieto mostné objekty výškovo upravujú a predlžujú. V blízkosti lokality Kamence, v ktorej je spoločnosť ISTROFINAL, a.s. vlastníkom viacerých pozemkov (CKN 1452/96, CKN 1452/26, CKN 1452/91) a spoluvlastníkom parcely CKN 1452/1 bola územným rozhodnutím č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 umiestnená stavba diaľnice D3, vrátane mostného objektu 237 (zostáva v predmetnom území takmer identický) pred schválením územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto v 09.06.2016.

- Územný plán mesta Kysucké Nové Mesto

NDS vo svojom stanovisku č. 1059/165976/30102 zo dňa 28.10.2015 k prerokovaniu Územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto požadovala okrem iného:

- Využívať poznatky zo strategických hlukových máp
- Povoľovanie stavieb v blízkom okolí pozemných komunikácií viazať na splnenie platných limitov hluku pre investorov.
- Využívať v maximálnej miere spolufinancovanie protihlukových opatrení prevádzkovateľa, VÚC, obcí, ako aj súkromných osôb a vlastníkov objektov, na ktorých je potrebné realizovať protihlukové opatrenia (protihlukové opatrenia realizované v súvislosti s diaľnicou D3 riešia primárne ochranu pred hlukom vznikajúceho na diaľnici).
- Rešpektovať ochranné pásmo diaľnice D3 a v maximálnej možnej miere neumiestňovať žiadne investície v ochrannom pásme diaľnice D3.

Hluková štúdia bola vypracovaná pre stupeň posudzovania EIA v zmysle platnej legislatívy, technických noriem a predpisov, odborne spôsobilou osobou.

Nakoľko NDS nedisponuje relevantným dokladom vo veci výstavby „potenciálneho“ rozvojového zámeru spoločnosti ISTROFINAL, a.s. t.j. (právoplatné územné rozhodnutie a stavebné povolenie s harmonogramom výstavby bytových jednotiek) a územný plán mesta bol spracovaný až v období 2014-2016, kedy už bolo trasovanie diaľnice stabilizované vyššie uvedeným územným rozhodnutím, investor ISTROFINAL, a.s. a spracovateľ zámeru a projektovej dokumentácie bytových jednotiek už teda mal vedomosť o existencii dopravného koridoru diaľnice D3, a túto možnosť si u NDS v čase spracovania prípravnej a projektovej dokumentácie neuplatnil a teda hluková štúdia nemohla byť vypracovaná na základe iných/neznámych vstupov.

Záverom konštatujeme, že v zmysle hlukovej štúdie, sú v maximálnej možnej miere navrhnuté protihlukové opatrenia pre ochranný dotknutého územia. Vzhľadom k skutočnosti, že koridor diaľnice D3 bol zapracovaný v horeuvedených územnoplánovacích dokumentáciách a bol známy pred schválením územného plánu mesta Kysucké nové mesto, sme toho názoru, že povoľovanie stavieb v blízkom okolí pozemných komunikácií musí byť viazané na splnenie platných limitov hluku pre investorov. Stavba diaľnice D3 je v zmysle uznesenia vlády č. SR č. 162/2001 z 21. februára 2001 verejná práca, ktorá musí byť technicky a ekonomicky hospodárna.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok vypracoval na základe určenia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (list č. j. 1959/2017-1.4/dj-pos z 11.12.2017, RNDr. Marian Gocál, ENGOM, s.r.o. , zapísaný ako právnická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod č. 65/2013-PO-OEP podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Spracovateľ posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej dokumentácie k navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, vlastných poznatkov z obhliadky navrhovaného variantného trasovania úseku diaľnice (nulový variant , pôvodný tunelový variant uvedený v zámere – variant č.2, povrchový variant v dvoch subvariantoch subvariant 1A, subvariant 1B, označený ako variant 1), konzultácie s navrhovateľom resp. jeho oprávneným zástupcom, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doplňujúcich podkladov od navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení, príslušných právnych predpisov a noriem.

Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že vypracovaná environmentálna dokumentácia – zámer pre navrhovanú činnosť a správa o hodnotení umožňuje dostatočné oboznámenie sa s navrhovanou činnosťou a po formálnej stránke obsahuje náležitosti podľa zákona a požiadavky určené MŽP SR dňa 24. augusta 2017 v rozsahu hodnotenia.

Význam očakávaných kladných a záporných vplyvov vrátane ich vzájomného pôsobenia bol vyhodnotený vo vzťahu k povahe a rozsahu navrhovanej činnosti a územiu vykonávania navrhovanej činnosti na dobrej odbornej úrovni.

Z hľadiska vyhodnotenia návrhu technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečistenia alebo poškodzovania životného

prostredia možno konštatovať, že návrh technického riešenia je v súlade s dosiahnutým stupňom poznania, dostupnými technológiami a jeho charakteristika je dostačujúca pre určenie vplyvov činnosti na životné prostredie a posúdenie možných zmierňujúcich opatrení. Navrhované riešenia a opatrenia sú technicky realizovateľné.

Z hľadiska návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo minimalizovanie nepriaznivých vplyvov činnosti boli navrhnuté primerané technické, technologické, organizačné a prevádzkové opatrenia na ochranu zdravia a zložiek životného prostredia. Nedostatočne rozpracované opatrenia boli obsahovo zapracované do Návrhu záverečného stanoviska, časti 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.

Spracovateľ posudku vyhodnotil predložené stanoviská jednotlivých zúčastnených subjektov v rámci procesu posudzovania, pričom konštatoval, že z celkového počtu štrnásť stanovísk sa nevyskytli stanoviská, ktoré by s navrhovanou činnosťou nesúhlasili.

V šiestich stanoviskách orgánov verejnej správy sa uvádzajú odborné a legislatívne požiadavky, ktoré je potrebné pri realizácii navrhovanej činnosti splniť. V siedmich stanoviskách orgánov verejnej správy sa odporúča k realizácii variant 1 (povrchový variant), subvariant 1A – zachovanie existujúcej ČSPL pod mostným objektom.

Variant č. 2 (tunelový variant) nezískal žiadne odporúčanie. Šesť stanovísk orgánov štátnej správy je bez pripomienok.

Zo strany verejnosti boli k navrhovanej činnosti na MŽP SR doručené v lehote stanovenej podľa § 35 zákona dve stanoviská verejnosti a žiadne stanovisko mimovládnych organizácií podporujúcich ochranu životného prostredia.

Stanovisko ISTROFINAL, a.s. Mydlárska 8718/7A, 010 01 Žilina a stanovisko Ing. Slavomír Bodis 216 Horný Hričov sa obsahovo zhodujú a smerujú k priestorovému usporiadaniu záujmového územia navrhovanej činnosti a jeho možného funkčného využitia vzhľadom na vlastné investičné zámery a vlastnícke vzťahy k nehnuteľnostiam.

Na základe identifikovania záujmových plôch zainteresovaných strán možno konštatovať, že trasovanie líniovej stavby v plnej miere akceptuje vydané právoplatné územné rozhodnutie č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 na stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Variantným riešením k tunelovému variantu je vedenie trasy estakádou po povrchu územia, ktorá prepojí 2 mostné objekty 233 a 237, ktoré boli navrhované pred a za tunelom.

Mostné objekty 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou a 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou sú zahrnuté v predmetnom územnom rozhodnutí. Zmenou technického riešenia, ktorá vyvolala potrebu posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie sa tieto mostné objekty výškovo upravujú a predlžujú. V blízkosti lokality Kamence, v ktorej je spoločnosť ISTROFINAL, a.s. vlastníkom viacerých pozemkov (CKN 1452/96, CKN 1452/26, CKN 1452/91) a spoluvlastníkom parcely CKN 1452/1 bola územným rozhodnutím č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 umiestnená stavba diaľnice D3, vrátane mostného objektu 237 (zostáva v predmetnom území takmer identický) pred schválením územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto v 09.06.2016.

Územný plán mesta bol spracovaný v období 2014-2016, kedy už bolo trasovanie diaľnice stabilizované uvedeným územným rozhodnutím.

K predmetným stanoviskám si príslušný orgán MŽP SR vyžiadal podľa § 35 ods. 5 zákona od navrhovateľa doplnujúce informácie k správe o hodnotení navrhovanej činnosti na

objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska.

Spracovateľ odborného posudku posúdil všetky stanoviská, ktoré boli doručené MŽP SR počas procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, pričom opodstatnené pripomienky zohľadnil v návrhu záverečného stanoviska.

Spracovateľ posudku odporučil realizáciu navrhovanej činnosti vo variante uvedený v správa o hodnotení, ako variant 1 povrchový variant (subvariant 1A) s tým, že budú dodržané podmienky vyplývajúce z procesu posudzovania, a ak v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti budú doplnené a vyriešené neurčitosti a riziká, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia.

V závere posudku jeho spracovateľ konštatuje, že správa o hodnotení má dostatočnú odbornú kvalitu a vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplyvať na životné prostredie v súvislosti s vybudovaním a prevádzkovaním líniovej stavby

„Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov a stanovísk zainteresovaných strán.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu boli posúdené vplyvy v etapách prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, ovzdušie, klímu, hlukovú situáciu, povrchovú a podzemnú vodu, horninové prostredie, pôdu, faunu a flóru a ich biotopy, chránené časti prírody, krajinu, urbanistický komplex a využitie územia s nasledujúcimi závermi:

Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 je

je smerovo orientovaná do priestoru medzi existujúcou cestou I/11 a riekou Kysuca.

Navrhnuté sú dva varianty riešenia vedenia diaľnice. Nové riešenie predmetného diaľničného úseku je označené ako variant 1 (povrchový variant). Variant 2 reprezentuje pôvodne posúdené riešenie, tzv. tunelový variant.

Narušenie horninového prostredia a reliéfu spôsobí budovanie jednotlivých stavebných objektov. V oboch variantoch sa budú realizovať úpravy terénu na brehoch Kysuce a na miestach, ktoré budú zasahovať do koryta rieky. Lokálne pôjde o významné vplyvy, najmä pri budovaní ostrovov a polostrovov pre podperné piliere. K zásahom do horninového prostredia dôjde aj v prípade variantu 1 a aj variantu 2, v miestach mostných objektov. Výstavba diaľnice bude v oboch variantoch teda ovplyvňovať horninové prostredie predovšetkým na miestach budovania pilierov mosta.

Vo variante 2 sa negatívne vplyvy týkajúce sa zásahu do horninového prostredia prejaví vo väčšom rozsahu (razenie tunela). Súvisí to aj s otrasmi a vibráciami, ktoré majú priamy vplyv na stabilitu horninového prostredia. Pôjde o významné negatívne vplyvy, ktoré budú súvisieť s bezprostredným hĺbením tunela Kysuca. V rámci projektovej prípravy bol realizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum, na základe ktorého boli stanovené

podmienky zakladania tunela ako stavebného objektu. Pri realizácii navrhovaných opatrení nedôjde k takému narušeniu horninového prostredia, ktoré by mohlo znamenať vážne riziko z hľadiska realizácie stavby alebo ohrozenia životného prostredia.

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

Prítomnosť dobre priepustných zemín (štrky) nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia, hlavne počas výstavby (únik znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov do otvoreného podlažia) v oboch variantoch.

Trasovanie líniovej stavby v predmetnom úseku nie je v strete s územiami využívanými, alebo potenciálne využiteľnými pre ťažbu nerastných surovín. Geodynamické javy výstavby líniovej stavby neohrozujú.

Počas prevádzky môže pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do prostredia, čo možno charakterizovať ako havarijný stav. Ide o nepriamy negatívny vplyv aktuálny pre oba varianty.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Navrhované varianty trasovania diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 sú vedené údolím vodného toku rieky Kysuca a jej prítokov, pričom nezasahujú do vodohospodársky chránených území ani do pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov.

Pri oboch variantoch s rôznou mierou dochádza k vplyvom na povrchové vody. Realizácia stavby navrhutej trasy diaľnice v prípade variantu 1, môže spôsobiť zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody Kysuca a Vadičovský potok a ich prítokov (drobných vodných tokov) ako aj zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK2001800F a SK1000500P stavebnými objektmi :

- 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou,
- 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou.

V prípade variantu 2 sú identifikované nasledovné stavebné objekty diaľnice D3, ktoré môžu spôsobiť:

a) zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody Kysuca a Vadičovský potok a ich prítokov (drobných vodných tokov):

- 369 Úprava Vadičovského potoka a jeho ľavostranného prítoku v rkm 8,570
- 368 Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,045-8,525
- 370 Odvedenie vnútorných vôd v rkm 8,610-9,480
- 364 S4 Ľavostranná hrádza toku Kysuce v rkm 8,150-9,270

b) zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK2001800F a SK200240FK:

- 374 Hĺbkový pozdĺžny drén a čerpacia stanica
- tunel Kysuca.

V priebehu realizácie stavebných prác pri zakladaní stavby mostov, ako aj počas ich výstavby (pri zakladaní podpier mostov, budovaní umelých poloostrovov a ostrovov priamo v koryte toku, pri realizácii terénnych úprav akými sú opevnenie svahových kužeľov a svahov pod mostom, úprava plochy pod mostom a vybudovanie terénnych schodov) možno predpokladať nasledovné dočasné zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody Kysuca:

- narušenie dna koryta toku a dnových sedimentov
- narušenie prirodzenej premenlivosti šírky a hĺbky koryta toku
- ovplyvnenie rýchlosti prúdenia toku

- zakalovanie toku
- narušenie pozdĺžnej kontinuity toku, najmä pohybom stavebných mechanizmov a prisunom materiálu, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie jeho bentickej fauny a ichtyofauny.

Tieto dočasné zmeny budú s postupujúcimi prácami prechádzať do zmien trvalých, ktoré sa môžu postupne prejavovať aj trvalým narušením bentickej fauny a ichtyofauny. Vzhľadom na lokálny charakter týchto trvalých zmien vo vzťahu k celkovej dĺžke 45,30 km útvaru povrchovej vody Kysuca, možno predpokladať, že tieto zmeny nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie ekologického stavu dotknutého útvaru povrchovej vody Kysuca ako celku.

Prietok povrchového toku Kysuce bude ovplyvnený počas výstavby v oboch variantoch. Pri variante 2 bude prietok rieky vzhľadom na väčšie zásahy v koryte toku zvýšený v dôsledku vytvorenia stavebnej jamy a odčerpávania podzemných vôd zo stavebnej jamy. Množstvo odčerpávanej vody bude závisieť od klimatických a hydrologických podmienok. V prípade variantu 2 sa očakáva vplyv mierne významný. Pre variant 1 sa očakáva málo významný negatívny vplyv, keďže nebudú realizované také zásahy do koryta toku ako v prípade variantu 2.

Počas výstavby diaľnice je potrebné počítať s viacerými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo stavebných dvorov vrátane hygienických zariadení
- odpadové vody z odstavných plôch stavebných mechanizmov
- odpadové vody pri hĺbení tunela Kysuca.

Počas hĺbenia navrhovaného tunela Kysuca bude technologická a horninová voda čerpaná systémom čerpacích studní a odvádzaná do toku Kysuce. Spôsob jej čistenia bude v závislosti na technológii výstavby a z toho vyplývajúceho znečistenia odvádzaných vôd. Uvažuje sa však pred vyústením do recipientu s jej prečistením cez sedimentačnú nádrž a ORL. Na vyčerpanie statických zásob je potrebné uvažovať s celkovým čerpacím množstvom vody cca 48 600 m³ vody zo zvodnených kvartérnych sedimentov.

Počas prevádzky diaľnice D3 budú vznikať odpadové vody :

- vody z povrchového odtoku (zrážkové vody) z povrchu vozovky,
- odpadové vody z údržby, resp. pri havárii alebo požiaru v tuneli Kysuca.

Počas prevádzky diaľnice D3 sa účinky vody z povrchového odtoku odtekajúcej z povrchu cestnej komunikácie môžu prejavovať na kvalite podzemných a povrchových vôd. V prípade veľkého množstva a koncentrácie znečisťujúcich látok s vysokým podielom suspendovaných látok (len v prípade havárií) môžu odpadové vody spôsobiť lokálne znečistenie vôd. Rovnaké nebezpečenstvo predstavujú odpadové vody zo zimnej údržby vozovky. Chemické prostriedky majú veľmi negatívny vplyv na viaceré zložky životného prostredia osobitne na pôdu a vegetáciu v okolí udržiavanej vozovky, ale aj na podzemné a povrchové vody a na dopravné prostriedky a komunikácie samotné. Toto pôsobenie závisí od množstva aplikovaných posypových prostriedkov, povrchu, kategórie a zaťaženia komunikácie, klimatických podmienok, rozmiestnenia zelene a jej odolnosti voči soliam, polohy vozovky v teréne, druhu pôdy a pod.

Dažďové vody z vozovky diaľnice budú odvádzané kanalizačným potrubím a pred vyústením do recipientu budú prečisťované na odlučovačoch ropných látok. Odlučovače ropných látok budú vybavené automatickým uzáverom, ktorý zabezpečí uzavretie odtoku z ORL v prípade väčšej vrstvy ropných látok, ako povoľuje prevádzkový predpis zariadenia. Množstvo dažďových vôd vypúšťaných z ORL bude merané v merných objektoch.

Znečistené vody z vozovky počas prevádzky tunela budú odvádzané priebežne po celej jeho dĺžke štrbinovými odvodňovačmi. Žľaby odvedú vodu do najnižšieho miesta a odtiaľ vpustom budú odvedené do prečerpávacej nádrže. Čerpacie nádrže sú tri. Prvá je na južnej vstupnej a výstupnej rampe, druhá je v tuneli a tretia na severnej vstupnej a výstupnej rampe. Z čerpacej stanice v tuneli sa odpadová voda prečerpáva výtlačným potrubím do čerpacej stanice na južnom portáli. Odtiaľ sa prečerpávajú vody zo vstupnej a výstupnej časti a z tunela výtlačným potrubím do odlučovača ropných látok za normálnej prevádzky, prípadne do akumuláčnej nádrže pri čistení resp. omývaní tunelových stien saponátmi. Na severnej časti sa prečerpáva iba voda zo vstupnej a výstupnej časti potrubím do diaľničnej kanalizácie a následne cez odlučovač ropných látok do toku Kysuce.

Kumulatívny dopad už existujúcich a nových zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody nebude významný do takej miery, aby spôsobil zhoršovanie ich ekologického stavu. Vplyv počas výstavby diaľnice sa očakáva málo významný.

Počas prevádzky líniovej stavby sa kumulatívny dopad vplyvov (s príspevkom vplyvu z prevádzky diaľnice v prípade variantu 1) na útvary povrchovej vody Kysuca a Vadičovský potok vzhľadom na charakter stavby (cestná komunikácia) neočakáva.

Z hľadiska predchádzania mimoriadnym únikom škodlivých látok do nezabezpečeného prostredia je dôležitá prevencia a havarijná pripravenosť správcu diaľnice.

Vplyv na pôdu

Najvýraznejším vplyvom na pôdu je záber pôdneho fondu z dôvodu umiestnenia líniovej stavby (dočasné a trvalé zábery pôdy) a strata produkčnej funkcie časti pôdneho fondu.

Z hľadiska záberov pôdy nie sú medzi variantmi významné rozdiely. Samotný variant 1 sa v zábere pôdy líši v subvariantoch. Subvariant 1A počíta so zachovaním ČSPL, teda nedôjde k novému záberu pôdy, na rozdiel od subvariantu 1B, v ktorom sa počíta s vybudovaním nových objektov ČSPL.

Počas výstavby diaľnice dôjde k dočasnému záberu pôdy na účely vybudovania stavebných dvorov, dočasných skládok stavebného materiálu, skrývky, dočasných presmerovaní ciest a pod. K trvalému záberu dôjde na plochách pod piliermi v oboch variantoch. V prípade variantu 2 príde k trvalému záberu aj pod samotnou diaľnicou, ako aj pod súvisiacimi obslužnými objektmi.

Počas výstavby navrhovanej diaľnice bude zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zeminách. Tieto budú v ďalších fázach výstavby líniového diela využívané k rekultiváciám násypov a dočasne zabraných plôch (stavebné dvory), alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy.

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti komunikácie, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch. Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať organizačnými a technickými opatreniami.

Bežná prevádzka navrhovanej cestnej komunikácie bude potenciálnym zdrojom líniovej kontaminácie pôd pozdĺž trasy komunikácie do vzdialenosti cca 30 až 50 m a to zložkami výfukových splodín. Vody z povrchového odtoku budú odvedené kanalizáciou do recipientu. V podmienkach mimoriadnych situácií t.j. v prípade havárie motorových vozidiel spojenej s únikom prevádzkových kvapalín môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd nebezpečnými látkami je potrebné kontaminovanú pôdu vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru

kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vzhľadom na navrhované dopravno-technické parametre líniovej stavby je možné očakávať nízke riziko prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu

V etape výstavby navrhovaného úseku diaľnice sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia lokálneho rozsahu, ktoré je z hľadiska trvania viazané na obdobie výstavby a aktuálne meteorologické podmienky. Zvýšená intenzita dopravy a činnosť stavebných mechanizmov zapríčinia zvýšenie sekundárnej prašnosti a zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov. Tento vplyv je však miestne obmedzený na priestory stavenísk a časovo obmedzený na dobu výstavby. Pre túto etapu sú navrhnuté organizačné opatrenia.

Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 má charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia.

Z výsledkov rozptylovej štúdie (ENVICONSULT s.r.o., 2016a) vyplýva, že z hľadiska množstva vyprodukovaných emisií pri prevádzke diaľnice je situácia pri variante 1 mierne priaznivejšia ako pri variante 2, v dôsledku lepšieho rozptylu znečisťujúcich látok (málo významný vplyv). Pri variante 2 vzniká efekt sústredenia emisií do miest portálov tunela a vyššiemu vplyvu emisií v ich okolí (mierne významný vplyv).

Počas prevádzky diaľnice D3 sa očakáva zlepšenie stavu z hľadiska celkovej produkcie znečisťujúcich látok v dotknutom území, v dôsledku zvýšenia plynulosti dopravy. Tento efekt bol preukázaný aj modelovaním rozptylu znečisťujúcich látok v rámci rozptylovej štúdie (ENVICONSULT s.r.o., 2016a).

Klíma

Výstavba a technické riešenie diaľnice predstavujú pozitívum vo vzťahu k nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy zvýšením plynulosti dopravy, čím sa zníži celková produkcia emisií skleníkových plynov.

Z hľadiska vyhodnotenia citlivosti projektu zmeny diaľnice D3 na dopady klimatickej zmeny predstavuje variant 1 vhodnejšie riešenie v porovnaní s variantom 2. Pri technickom riešení variantu 1 je možné očakávať menšie dopady zmeny klímy na daný projekt, pretože sa vytvoria vhodnejšie podmienky na zvládnutie extrémnych klimatických situácií, v dôsledku ktorých sa očakávajú nárazovo veľké objemy zrážok, zvýšená hladina podzemnej a povrchovej vody. Variant 1 bude vzhľadom na technické riešenie (nadzemné vedenie diaľnice) ľahšie prepúšťať prípadné prívalové vody. Zvládnutie odvádzania extrémnych zrážok z povrchu vozovky závisí od dostatočnej kapacity technických zariadení a od aplikácie nových technologických adaptačných riešení. V porovnaní s variantom 2 bude mať variant 1 väčšie riziká v prípade zvýšeného počtu dní s hmlami, kedy bude vyššie riziko nehodovosti.

Variant 2 bude mať počas prevádzky viac negatív v porovnaní s variantom 1. Už samotná konfigurácia terénu, kedy bude tunel zahĺbený pod úroveň terénu, bude predstavovať v prípade extrémnej klimatickej situácie (napr. povodeň, silný dážď) hrozbu, pretože tunel môže byť zatopený, bude odstavená doprava, nefunkčná infraštruktúra, ktorou sa prevádzkuje tunel a pod.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na genofond a biodiverzitu sa najvýraznejšie prejavia predovšetkým počas výstavby predmetného úseku diaľnice D3. V prípade oboch posudzovaných variantov riešenia príde k poškodeniu a negatívnemu ovplyvneniu biotopov v dôsledku dočasných

záberov územia (stavebné dvory, prístupové cesty, nová ČSPL a pod.), niektoré biotopy môžu úplne zaniknúť, na niektorých začne proces fragmentácie. Nejde však o biotopy európskeho a národného významu. Na územiach, kde bude poškodená vegetačná pokrývka sa vytvoria podmienky pre šírenie ruderalných a inváznych druhov. Výstavbou diaľnice budú viac ovplyvnené brehové porasty a lokality lesných porastov v prípade variantu 2. Najmä ľavý breh bude významne zmenený. Rovnako bude negatívne ovplyvnená flóra a biotopy tvoriace zázemie Vadičovského potoka. Pri realizácii variantu 1 budú v porovnaní s variantom 2 na väčšom úseku zmenené svetelné podmienky (tienenie územia nadzemnými časťami diaľnice). Pre obidva varianty riešenia diaľnice bude aktuálny výrub drevín.

Počas prevádzky sa negatívne vplyvy na biotopoch prejavujú v oboch variantoch prostredníctvom pôsobenia hluku a exhalátov. Blízke okolie diaľnice môže byť ovplyvnené exhalátmi a účinkom posypových látok v zimnom období, pričom ich negatívny vplyv sa môže prejavovať celoročne.

Vplyvy na chránené druhy rastlín sa nepredpokladajú, pretože takéto druhy neboli v dotknutom území identifikované.

Z hľadiska dopadov výstavby a prevádzky diaľnice na faunu je vyhodnotený ako menej vhodný variant 2. Dôvodom sú najmä vplyvy na zástupcov ichtyofauny. V oboch variantoch sa očakávajú negatívne vplyvy na ryby, a to hlavne pri výstavbe diaľnice. Ide o dôsledky zásahov do vodných tokov.

Na základe vyhodnotenia očakávaných vplyvov je variant 1 je z pohľadu dopadov na ichtyofaunu vhodnejší v porovnaní s variantom 2, keďže nedôjde k preložke Vadičovského potoka, a teda zásahy do prostredia budú menšieho rozsahu.

K ďalším skupinám živočíchov, pre ktoré boli identifikované očakávané vplyvy v oboch variantoch riešenia, patria obojživelníky, plazy a vtáky. Pre tieto skupiny živočíchov vychádza z hodnotenia vplyvov vhodnejší variant 1. Rovnako aj pre populáciu raka riečneho je prijateľnejší variant 1, pretože zásahy do jeho biotopu budú menšie ako v prípade variantu 2.

Vplyv na krajinu, scenériu, ochranu, stabilitu

Trasovanie variant navrhovaného úseku diaľnice D3 je smerovo a výškovo navrhnuté tak, aby bola rešpektovaná štruktúra sídiel a boli minimalizované zásahy do zastaveného územia. V tunelovom variante dochádza k asanácii čerpacej stanice pohonných hmôt v Radoli a Strediska údržby a správy ciest ŽSK. Návrh povrchového variantu tieto vplyvy zmiernuje.

Počas výstavby líniovej stavby bude dočasný zásah do scenérie krajiny predstavovať zriadenie stavebných dvorov, zemníkov a vybudovanie prístupových ciest na staveniská, plošné výruby drevín, terénne úpravy a výstavba mostov.

Menší vplyv na scenériu a krajinný obraz predstavuje variant 2, nakoľko diaľnica bude v tomto prípade zapustená pod terénom a vizuálne budú vnímané iba nadzemné časti stavby a portály. Zmena výškového vedenia diaľnice povrchovým variantom bude znamenať zhoršenie stavu z hľadiska vnímania diaľničného telesa obyvateľstvom dotknutých obcí. Najnepriaznivejšia situácia v tomto smere bude v zóne domov postavených pozdĺž cesty I/11 v úseku Radole a Budatínskej Lehoty.

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

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sú navrhované varianty výstavby diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 situované v území s prvým stupňom ochrany (zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny), v členitej urbanizovanej krajine, vizuálne značne exponovanej.

Vplyvy na chránené územia ochrany prírody a krajiny a na lokality európskej sústavy chránených území Natura 2000 sa neočakávajú v oboch variantoch ani počas výstavby a ani počas prevádzky, keďže sa takéto územia v dotknutom území nenachádzajú.

Počas výstavby diaľnice D3 v navrhovanom úseku v oboch variantoch dochádza k zásahom do prvkov územného systému ekologickej stability. Ovplyvnený bude nadregionálny biokoridor rieky Kysuca, a to odstránením brehových porastov pri dvoch premosteniach a plánovanými úpravami koryta a brehov rieky. Vplyvy premostenia predstavujú u oboch variantov významný vplyv. Z hľadiska úpravy toku, vo variante 1 sa predpokladá menší rozsah zásahov v porovnaní s variantom 2. Okrem zásahu do Kysuce, dochádza pri oboch variantoch k zásahu do biokoridoru miestneho významu Vadičovského potoka. Rozsah zásahu je podstatne väčší (veľmi významný) pri tunelovom variante, pri ktorom dochádza k preložke potoka. V prípade variantu 1 pôjde o sekundárne nepriame vplyvy (napr. čiastočné výrubu drevín, zmenené svetelné podmienky, zatienenie biokoridoru nadzemným vedením diaľnice a pod.), ktoré budú ovplyvňovať kvalitu biokoridoru. K ovplyvneniu biokoridorov príde v oboch variantoch riešenia pri mostných objektoch v miestach, kde sa križujú s riekou Kysuca.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Počas výstavby diaľnice bude vybudovaná preložka cesty, v prípade variantu 2 bude počas budovania tunelu zastavená cesta III/2052, čo významným spôsobom ovplyvní urbánny komplex a jeho fungovanie na určité obdobie. Zároveň bude vybudovaná lávka na pešiu dopravu a táto bude účelovo posúvaná (navrhnuté sú 3 smerovania). Tieto zmeny zásadným spôsobom ovplyvnia na určitú dobu celý urbánny komplex. Realizácia variantu 1 bude mať na urbánny komplex menšie dopady v porovnaní s variantom 2. Zásadným rozdielom je plná prevádzka cesty III/2052. Na druhej strane variant 1 poskytuje subvariantné riešenie lokalizácie ČSPL. Menší vplyv na urbánny komplex bude mať subvariant 1A, v rámci ktorého zostanú objekty ČSPL na mieste, kde sa nachádzajú v súčasnosti. Do úvahy prichádza vybudovanie nových zásobníkov pohonných látok, dôvodom je bezpečnostné hľadisko. Možnosť vybudovať novú ČSPL a aj nových zásobníkov pohonných látok preferuje subvariant 1B. Vzhľadom na blízkosť brehových porastov pri existujúcej ČSPL ako aj pri lokalite potenciálne novej ČSPL je z hľadiska dopadov na životné prostredie preferovaný subvariant 1A, teda zachovať súčasné objekty ČSPL a vybudovať len nové zásobníky pohonných látok, a to na mieste, ktoré bude vyhovujúce z požiarneho a bezpečnostného hľadiska ako aj hľadiska existencie nového prvku diaľnice.

Po ukončení výstavby diaľnice D3 vznikne v oboch variantoch riešenia nový krajinný prvok, ktorý sa začlení do krajinej štruktúry a stane sa neoddeliteľnou súčasťou krajinej mozaiky.

Vplyvy na kultúrne hodnoty a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská

Na základe dostupných informácií o dotknutom území sa nie je predpoklad narušenia doteraz známych a evidovaných archeologických lokalít. Pri rozsahu stavebných prác, z ktorého vyplýva značný zásah do krajiny, nie je vylúčené, že v trase líniovej stavby sa môžu narušiť archeologické objekty resp. archeologické situácie. Z hľadiska záujmov ochrany pamiatkového fondu je investor povinný predložiť projekt pre povolenie konanie na posúdenie Pamiatkovému úradu SR. Pamiatkový úrad SR rozhodne o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality sa neočakávajú v oboch variantoch ani počas výstavby a ani počas prevádzky, keďže takéto lokality v dotknutom území navrhovaného úseku diaľnice neboli identifikované.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy sa neočakávajú ani v jednom z posudzovaných variantov, a to ani počas výstavby a ani počas prevádzky.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo

Základným vplyvom, ktorý predstavuje výstavba diaľnica D3 v navrhovanom úseku pre poľnohospodársku činnosť je záber poľnohospodárskej pôdy samotným telesom komunikácie a tým zníženie výmery využiteľnej poľnohospodárskej pôdy.

Z hľadiska záberov pôdy nie sú medzi variantmi významné rozdiely. Samotný variant 1 sa v zábere pôdy líši v subvariantoch. Subvariant 1A počíta so zachovaním ČSPL, teda nepríde k novému záberu pôdy, na rozdiel od subvariantu 1B, v ktorom sa počíta s vybudovaním nových objektov ČSPL.

Počas výstavby diaľnice dôjde k dočasnému záberu pôdy na účely vybudovania stavebných dvorov, dočasných skládok stavebného materiálu, skrývky, dočasných presmerovaní ciest a pod. K trvalému záberu dôjde na plochách pod piliermi v oboch variantoch. V prípade variantu 2 príde k trvalému záberu aj pod samotnou diaľnicou, ako aj pod súvisiacimi obslužnými objektmi. Riziko kontaminácie pôdy súvisí s výskytom havarijných situácií a procesu erózie bude počas výstavby zabránené technickými opatreniami.

Pred začatím stavebných prác sa vykoná skrývka humusového horizontu pôdy, ktorá sa môže neskôr použiť na spätné zahumusovanie svahov komunikácie, resp. sa ihneď bez medzi uskladnenia na depóniách poskytne na využívanie poľnohospodárom. Pôda, ktorá bude dočasne zabratá pre účely výstavby, bude po ukončení stavby rekultivovaná na pôvodnú pôdnu kultúru. Stavebnou činnosťou bude ovplyvnená štruktúra pestovaných plodín a intenzita poľnohospodárskej prvovýroby.

Nepriamymi vplyvmi prevádzky cestnej komunikácie na poľnohospodársku výrobu je zníženie kvality poľnohospodárskych plodín v blízkosti diaľnice a narušenie organizácie využitia pôdneho fondu. Prístup k obhospodarovaným pôdnym celkom v dotknutom území líniovej stavby bude zachovaný technickými opatreniami (preložky, rekonštrukcie, úpravy poľných a účelových ciest).

Navrhovaná líniová stavba neovplyvňuje hospodárenie v lesoch.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Navrhovaný úsek diaľnice D3 ako súčasť diaľničného ťahu D1 – D3 v trase Bratislava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité s napojením na Poľsko zlepší dopravnú situáciu v celej dotknutej oblasti. Nové dopravné prepojenie podporí vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít v širšom regióne.

Vplyvy na dopravu

Vplyv navrhovanej diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v úseku od km 16,880 po km 19,280 na dopravu je pozitívny v regionálnom a aj nadregionálnom meradle. Súčasný vplyv z dopravy sa rozložia na dve dopravné línie. V prípade variantu 1 je predikcia vplyvov počas prevádzky vyhodnotená ako lepší variant aj v porovnaní s nulovým variantom a aj s variantom 2.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Úsek diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v úseku od km 16,880 po km 19,280 nezasahuje priamo do žiadneho areálu rekreácie alebo zariadenia cestovného ruchu. V prípade variantu 1 sa nepredpokladá obmedzenie rekreačného a športového rybárstva.

V prípade variantu 2, kedy bude počas prevádzky diaľnice trvalá úprava brehov Kysuce je predpokladaný vplyv na rybárske aktivity.

Negatívne vplyvy líniovej stavby na cestovný ruch v regióne sa nepredpokladajú. Nový dopravný koridor bude mať priaznivý vplyv na rozvoj služieb a podnikateľských aktivít v Žilinskom regióne s priaznivým dopadom na cestovný ruch.

Vplyvy na infraštruktúru

Výstavba líniovej stavby v predmetnom úseku si vyžiada zásahy do súčasného stavu prvkov infraštruktúry v dotknutom území. Tieto zásahy budú podrobne zidentifikované v rámci územného konania a ich riešenie bude premietnuté do objektovej skladby dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Navrhované prekládky nadzemných a podzemných vedení nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie. Dočasne sa bude prejavovať zvýšená prašnosť a hlučnosť počas výkopových prác.

Rozvojové záujmy v dotknutom území

Trasovanie líniovej stavby v plnej miere akceptuje vydané právoplatné územné rozhodnutie č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 na stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

Variantným riešením k tunelovému variantu je vedenie trasy estakádou po povrchu územia, ktorá prepojí 2 mostné objekty 233 a 237, ktoré boli navrhované pred a za tunelom.

Mostné objekty 233 Most na D3 v km 17,200 nad Kysucou a 237 Most na D3 v km 18,900 nad Kysucou sú zahrnuté v predmetnom územnom rozhodnutí.

Zmenou technického riešenia, ktorá vyvolala potrebu posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie sa tieto mostné objekty výškovo upravujú a predlžujú. V blízkosti lokality Kamence, kde sa uvažuje s bytovou výstavbou bola územným rozhodnutím č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 umiestnená stavba diaľnice D3, vrátane mostného objektu 237 (zostáva v predmetnom území takmer identický) pred schválením územného plánu mesta Kysucké Nové Mesto v 09.06.2016.

Územný plán mesta bol spracovaný v období 2014-2016, kedy už bolo trasovanie diaľnice stabilizované uvedeným územným rozhodnutím.

Vplyv na obyvateľstvo

Z hľadiska predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bude pohoda a kvalita života obyvateľov narušená najmä v prípade variantu 2 (na rozdiel od variantu 1) v súvislosti s obmedzovaním dopravy na ceste III/5052. Výstavbou tunela bude táto cesta prerušená. Automobilová doprava tak bude počas budovania tunela prerušená a bude riešená dočasnou obchádzkou cez nový vybudovaný most cez Kysucu, resp. cez existujúci most v Povine (km 19,75 diaľnice D3). Pre pešiu a cyklistickú dopravu bude vybudovaná samostatná dočasná lávka, ktorú bude možné prekladať podľa postupu prác na výstavbe tunela.

Obmedzenia dopravy počas výstavby budú v prípade oboch variantov obzvlášť obťažujúcim faktorom, pretože znásobia už aj tak v súčasnosti kritickú dopravnú situáciu. V dopravných špičkách možno očakávať dlhé kolóny a kongescie, ktoré budú zneprijemňovať život nie len obyvateľstvu Kysuckého Nového Mesta a Radole, ale aj vodičom prechádzajúcim daným cestným ťahom.

Novým dopravným napojením Kysuckého Nového Mesta na diaľnicu a znížením dopravného zaťaženia na ceste I/11 sa zvýši kvalita a pohoda života najmä obyvateľov Kysuckého Nového Mesta a Radole. Z iného pohľadu vznikne nový prvok (diaľnica) v urbánnom priestore, ktorý bude zdrojom hluku a znečistenia ovzdušia, čo pre obyvateľov predstavuje negatívum. Hlukové zaťaženie bude v oboch variantoch riešenia diaľnice tlmené protihlukovou stenou.

Prínosy vybudovania diaľnice sa prejavajú aj v socioekonomickej oblasti znížením nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb a poklesom času potrebného na cestovanie. Z uvedených hľadísk je teda možné očakávať pozitívny dopad vybudovania diaľničného úseku, a to v prípade oboch variantov.

Záber a asanácia objektov

Diaľnica D3 je smerovo a výškovo navrhnutá tak, aby rešpektovala štruktúru sídiel a minimalizovala zásahy do zastaveného územia. V tunelovom variante dochádza k asanácii čerpacej stanice pohonných hmôt v Radoli a Strediska údržby a správy ciest ŽSK. Návrh povrchového variantu tieto vplyvy zmierňuje. V prípade čerpacej stanice pohonných látok je potrebné presunúť podzemné nádrže, pričom čerpacia stanica ostane v subvariante 1A zachovaná, v subvariante 1B bude vybudovaná nová ČSPL. Zásah do Strediska údržby a správy ciest ŽSK je v prípade tohto variantu redukovaný na cca 35 %.

Zdravotné riziká

Výstavba navrhovaného diaľničného úseku bude mať z hľadiska pôsobenia hluku negatívny vplyv na obyvateľov. V prípade variantu 2 je predikovaný veľmi významný vplyv, k intenzite negatívneho dopadu prispievajú najmä práce spojené s razením tunela. Pre variant 1 sa v súvislosti s pôsobením hluku počas výstavby očakávajú významné vplyvy. Zdravotným rizikom je tiež znečistenie ovzdušia počas výstavby, kedy sa očakávajú v oboch variantoch navrhovanej činnosti dočasné zhoršenie kvality ovzdušia viazané na dopravu a stavebné činnosti.

Vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú hodnotené na základe imisnej situácie a hlukovej záťaže v priľahlých obytných celkoch dotknutých mestských častí a obcí.

Z výsledkov rozptylovej štúdie (ENVICONSULT, s.r.o., 2016a) vyplýva, že obyvatelia v okolí trasy diaľnice D3 v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole nebudú po jej uvedení do prevádzky ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy. Prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený. Imisné limity v obytnej zóne budú s rezervou dodržané aj po pripočítaní hodnôt regionálneho pozadia.

Najnepriaznivejšia situácia je v nulovom variante, kde maximálne hodnoty 1-hodinových koncentrácií NO₂ v roku 2022 dosahujú 75 % limitnej hodnoty.

Pri celkovom hodnotení variantov diaľnice, možno ako priaznivejší hodnotiť variant 1, pri ktorom dochádza k plynulejšiemu rozptylu emisií pozdĺž trasy komunikácie, zatiaľ čo pri variante 2 dochádza k ich koncentrácii v okolí portálov tunela. Ani v tomto prípade však k prekročeniu imisných limitov nedochádza. V prípade variantu 2 vplýva na celkovú tvorbu emisií aj nepriaznivé výškové vedenie trasy. Na výjazdoch z portálov dochádza na dĺžke cca 230 m k stúpaniu v sklone 3,13 a 3,70 %, čo sa prejavuje na zvýšenej produkcii emisií.

Pri hodnotení negatívneho dopadu hluku na zdravie obyvateľov je podľa modelových výpočtov uvedených v hlukovej štúdii (ENVICONSULT s.r.o., 2016a) pre variant 2 v stave bez návrhu protihlukových opatrení z hľadiska hlukovej záťaže priaznivejší ako variant 1, čo je vzhľadom na jeho vedenie v dĺžke 584 m pod terénom prirodzené.

Z hľadiska posúdenia vplyvov variantu 1 a variantu 2 na zdravie obyvateľov je však dôležité porovnanie variantov s navrhnutými opatreniami na zníženie negatívnych účinkov hluku na okolie. V rámci hlukovej štúdie je vykonané aj porovnanie hlukových pomerov oboch variantov riešenia diaľnice pri realizácii navrhnutých protihlukových stien. Z porovnania vyplýva, že pri súčasnom návrhu proti hlukovým stien variantu 2 je akustická situácia v okolí diaľnice D3 menej priaznivá, ako v prípade variantu 1. Navrhnuté protihlukové opatrenia pri variante 2 vo forme zvislých proti hlukovým stien s výškou 3 - 4 m nie sú dostatočne účinné a nezabezpečujú dostatočnú akustickú ochranu územia, t. j. prípustné hodnoty hluku podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. sú vo väčšine prípadov prekročené.

Z hľadiska ohrozenia zdravia obyvateľstva radónom mierne nepriaznivejšie je hodnotený variant 2, pretože pri výstavbe tunela, kedy bude významným spôsobom narušené horninové prostredie, je potenciálny predpoklad, že môže prísť k zmene intenzity šírenia prírodného radónu.

Z výsledkov predikcie šírenia sa vibrácií vyplýva, že výstavba a prevádzka diaľnice D3 nebude mať negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva v okolí dopravnej trasy. (ENVICONSLT s.r.o., 2016a). Napriek uvedenej predikcii je však možné predpokladať, že počas výstavby nastanú situácie, kedy budú obyvatelia vystavení otrasom, napr. počas hĺbenia tunela (variant 2) alebo lebo počas drvenia určitých materiálov a pod.

Zníženie dopravnej nehodovosti je spolu so zlepšením dopravno-bezpečnostnej situácie jeden z dôležitých cieľov výstavby diaľnice D3. Nehodovosť je v posudzovanom úseku priamo prepojená so zdravím obyvateľstva, pretože práve pešia doprava je v dotknutom území veľmi častou príčinou nehodovosti.

Diaľnica by mala počas prevádzky prevziať významný podiel automobilovej dopravy, čím by sa znížil podiel dopravy na ceste I/11, čím vzniká predpoklad, že by sa následne znížila aj nehodovosť na danej komunikácii.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Výstavba a prevádzka líniovej stavby, vzhľadom na svoje umiestnenie a charakter, nebude produkovať emisie alebo iné vplyvy, ktoré by prispievali k diaľkovému znečisteniu alebo cezhraničnému negatívnemu vplyvu na zložky životného prostredia susedných štátov.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

V trase navrhovanej zmeny D3, ani v jej blízkosti sa nenachádzajú žiadne chránené územia národnej ani európskej sústavy chránených území Natura 2000. Vzdialenosti k najbližším chráneným územiám sú cca 11 km.

Vplyvy na chránené územia podľa zákona o ochrane prírody a krajiny č. 543/2002 Z. z. a na lokality európskej sústavy chránených území Natura 2000 sa neočakávajú v oboch variantoch ani počas výstavby a ani počas prevádzky.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov činnosti z hľadiska ich významnosti a ich porovnávanie s platnými právnymi predpismi

V trasovaní navrhovanej líniovej stavby D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 existuje antropogénna záťaž pochádzajúca zo sídelných jednotiek (sídla mestského typu) s ovplyvnením jednotlivých zložiek životného prostredia. Z

výsledkov posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase. Potencionálne nepriaznivé vplyvy môžu byť eliminované preventívnymi ochrannými opatreniami. Z hľadiska možného rizika je za nepriaznivý vplyv považované potenciálne ohrozenie kvality ovzdušia, pôdy, biotopov, podzemných a povrchových vôd v prípadoch nepredvídaných udalostí (havarijné situácie, únik nebezpečných látok do nezabezpečeného prostredia a pod). Predchádzanie, zabránenie, eliminácia a zneškodnenie možných dôsledkov havárií bude predmetom riešení a opatrení v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti, ako aj havarijných a prevádzkových plánov.

Vzhľadom na povahu a rozsah činnosti, umiestnenie navrhovanej činnosti, únosné zaťaženie a význam očakávaných vplyvov je možné konštatovať, že v navrhovanom území realizáciou činnosti v nadväznosti na okolie nedôjde k prekročeniu noriem kvality životného prostredia.

Identifikované vplyvy dosahujú úroveň akceptovateľných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré je možné zmierniť vhodnými technickými alebo organizačnými opatreniami.

Priaznivé vplyvy

Účelom navrhovanej činnosti je dobudovanie diaľničného ťahu. Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľničného ťahu D1 – D3 v trase Bratislava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku. Dobudovaním diaľnice sa očakáva zlepšenie podmienok pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, a to najmä z hľadiska zvýšenia plynulosti dopravy, rýchlosti a tiež zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky. Vybudovaním diaľnice sa dosiahnu lepšie dopravno-prevádzkové podmienky pre tranzitnú dopravu, vytvoria sa podmienky na významné odľahčenie dopravy na ceste I/11 a na priľahlých cestách, čo významne prispeje k zníženiu rizík, ktoré v súčasnosti vyplývajú z intenzívnej dopravy v danom úseku cesty I/11.

Z výsledkov porovnania vyplýva, že variant 1 má v porovnaní s variantom 2 nasledovné výhody:

- menšie negatívne vplyvy a dopady činnosti (výstavby diaľnice v predmetnom úseku)
- menší rozsah zásahov do povrchových tokov počas výstavby
- eliminácia rizík záplav obytného územia okraja Radole v dôsledku vzdutia hladín podzemných vôd
- lepší rozptyl emisií z dopravy počas prevádzky diaľnice
- nižšie hlukové zaťaženia okolia (pri súčasnom návrhu parametrov protihlukových stien)
- menší rozsah asanácií.

Variant 1 má v porovnaní s variantom 2 aj iné výhody, ktoré však priamo nesúvisia s hodnotením vplyvov na životné prostredie :

- nižšie investičné a prevádzkové náklady
- menšia technická náročnosť.

Z hľadiska účelu navrhovanej činnosti a jej celospoločenského významu možno

konštatovať, že pozitívny prínos výstavby líniovej stavby podstatne prevýši prípadné negatívne vplyvy.

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

Navrhovaná činnosť „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, vo variantnom riešení bola hodnotená podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a zdravie ľudí, pričom sa zohľadnili dopravné, ekonomické ukazovatele a technická náročnosť realizácie líniovej stavby, vplyvy na kvalitu životného prostredia ako aj vplyvy na živú a neživú prírodu.

V procese hodnotenia sa potvrdilo, že výstavbou diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 sa skvalitnia podmienky pre automobilovú dopravu s perspektívou zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov a účastníkov cestnej premávky.

Na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti, predložených stanovísk, ako

aj stavu životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných pozitívnych

i negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia

a navrhnutých opatrení na zmiernenie jej možných negatívnych vplyvov sa odporúča realizácia výstavby úseku diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 vo variantnom riešení označenom ako variant 1 (povrchový variant), subvariant 1A – zachovanie existujúcej ČSPL pod mostným objektom.

Súčasná zaťaženie riešeného územia ľudskými aktivitami nie je rovnomerné a po realizácii plánovanej činnosti bude pravdepodobne ešte viac diferencované. Antropogénna záťaž dotknutého územia výstavbou predmetného úseku diaľnice D3 vzrastie predovšetkým počas realizácie stavebných prác a to najmä v koridore stavby a v oblastiach stavebných dvorov. Zaťaženie dotknutého územia sa prejaví prakticky na každej zložke prírodného prostredia (ovzdušie, voda, pôda, horninové prostredie, fauna, flóra a biotopy) v rozdielnej miere pôsobenia vplyvu. Dôležitou súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie je zapracovanie opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby na jej okolie a posilnenie ekologickej stability územia. Antropogénna záťaž z prevádzkovania diaľnice D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280 (hluk, emisie, vibrácie) podľa vyhotovenej environmentálnej dokumentácie k navrhovanej činnosti nedosiahne úroveň hygienických a environmentálnych limitov stanovených v platných právnych predpisoch.

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov a vyjadrení zainteresovaných strán.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu boli posúdené vplyvy v etapách prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, ovzdušie, klímu, hlukovú situáciu, povrchovú a podzemnú vodu, horninové prostredie, pôdu, faunu a flóru a ich biotopy, chránené časti prírody, krajinu, urbanistický komplex a využitie územia.

Z výsledkov odborného a verejného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie pre odporúčaný variant vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek

na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase.

Identifikované vplyvy dosahujú úroveň akceptovateľných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ktorých zmiernenie bude riešené komplexom opatrení technického a biologického charakteru.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

MŽP SR na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v bode VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitých predpisov.

2. Odsúhlasený variant

Vychádzajúc zo záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“, podľa zákona, pre realizáciu príslušný orgán súhlasí s variantom navrhovanej činnosti, uvedenom v správe o hodnotení a popísanom v bode II.6 tohto stanoviska, tzn. výstavby a prevádzka líniovej stavby diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280.

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).

Trasovanie odporúčaného variantu vedie katastrálnymi územiami obcí :

Okres : Kysucké Nové Mesto

Obce : Kysucké Nové Mesto, Radol'a

Katastrálne územie :

Kysucké Nové Mesto, Radol'a, Budatínska Lehota

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

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:

Príprava a realizácia navrhovanej činnosti :

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.

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.

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

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

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

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.

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.

3.8 Priechodnosť biokoridorov zabezpečiť dostatočnou svetlosťou mostov.

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.

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

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

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

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

3.14

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

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.).

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

3.17

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

3.18

Počas výstavby zabezpečiť geologický (resp. geotechnický dozor).

3.19

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

3.20

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

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

3.22

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

3.23

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

3.24

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

3.25

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

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 riečneho.

3.27

Označiť mostové konštrukcie križujúce biokoridor rieky Kysuca reflexnými prvkami, ktoré by eliminovali nárazy vtákov do týchto konštrukcií 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.

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.

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.

3.31

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

3.32

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

3.33

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

3.34

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

3.35

Minimalizovať poškodenia segmentov lesných spoločenstiev.

3.36

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

3.37

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

3.38

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

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.

3.40

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

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.

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.

3.43

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

3.44

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

3.45

Navrhnuť vhodné architektonické riešenia jednotlivých objektov stavby.

3.46

Lokality využívané pre stavebnú činnosť, mimo objekty diaľnice rekultivovať.

3.47

Pre prevádzku líniovej stavby navrhnuť a vybudovať vhodný varovný systém.

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

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.

3.50 Dodržať určenú plochu trvalého a dočasného záberu pôd.

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.

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.

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

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.

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.

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

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

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

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

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..

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

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.

3.63 Mostné objekty dimenzovať na návrhový prietok Q_{100} ročnej veľkej vody s minimálnym dodržaním voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 736822, resp. STN 736201.

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.

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

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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

- 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.
- 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.
- 3.77 V blízkosti obytných zón vylúčiť výstavbu v noci a v dňoch pracovného voľna.
- 3.78 Stavebné dvory zriaďovať so zabezpečením skladov a mechanizmov proti úniku nebezpečných látok.
- 3.79 Z hľadiska dopravy zabezpečiť účinnú techniku pre čistenie komunikácií predovšetkým pri zemných prácach a ďalšej výstavbe vrátane zberu tuhých nečistôt.
- 3.80 Stavebné odpady z demolácií a rekonštrukcií vozoviek vhodne materiálovo zhodnotiť počas stavebných prác.
- 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.
- 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.
- 3.83 Pri výstavbe stavebných objektov a ich následnej prevádzke používať iba zariadenia a motorové vozidlá v riadnom technickom stave.
- 3.84 Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačné úpravy, agrotechnické a organizačné opatrenia, minimalizovať transport pôdných častíc do povrchových vôd.
- 3.85 Pri zabezpečovaní materiálov z iných zdrojov maximálne využívať existujúce ložiská surovín a nové otvárať, len ak je to nevyhnutné.
- 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.
- 3.87 Po ukončení stavebných prác dočasne zabrané plochy rekultivovať na základe schváleného projektu rekultivácie.
- 3.88 Pred uvedením líniovej stavby do trvalého užívania predložiť výsledky objektivizácie hluku (stanovenie hlukovej zátáže) v dotknutom obytnom území v okolí stavby 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.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať,

povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy,
- kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

V rámci poprojektovej analýzy sa odporúča:

1. Monitoring hluku realizovať pozdĺž diaľničného koridoru v Kysuckom Novom Meste, na Clementisovej a Sládkovičovej ulici (na najvyšších poschodiach), na Nábřežnej ulici, v obci Radol'a, v mestskej časti Budatínskej Lehote a aj v lokalite Kamence:
 - 2 krát pred výstavbou pri odlišných vegetačných podmienkach
 - 2 krát ročne počas výstavby v dňoch intenzívnych stavebných prác
 - 2 krát v priebehu prvého roku prevádzky pri odlišných vegetačných podmienkach resp. odlišnom stave dopravy a následne podľa výsledkov.
2. Monitoring fauny
 - operatívne monitorovať vplyvy na rybie spoločenstvá, pri úhyne prerušiť práce a urýchlene nájsť a eliminovať príčinu úhynu; monitoring by mal prebiehať pravidelne hlavne počas obdobia od druhej polovice marca do konca júna. Počas stavebných prác je potrebné vyhýbať sa mechanizmami vstupu do vodných tokov,
 - všeobecný monitoring fauny so zameraním na : ryby, rak riečny, obojživelníky a vtáctvo realizovať od začatia výstavby každoročne, minimálne do 1 roku po uvedení stavby do prevádzky. V prípade zistenia významnejších vplyvov prevádzky ako bolo predpokladané v posúdení vplyvov, je možné monitoring predĺžiť o nevyhnutne dlhú dobu, najviac však o 3 roky.
 - monitorovať a jasne zadefinovať kritické miesta kolízií živočíchov s automobilmi, obzvlášť v migračnom období a v prípade zistenia kolízií dodatočne doriešiť tieto miesta ochrannými prvkami,
3. Monitoring invázných druhov rastlín realizovať na pozemkoch trvalého a dočasného záberu od začatia výstavby každoročne a minimálne 1 rok po uvedení stavby do prevádzky. V prípade zistenia významnejších vplyvov prevádzky ako bolo predpokladané v posúdení vplyvov, je možné monitoring predĺžiť o nevyhnutne dlhú dobu, najviac však o 3 roky.
4. Povrchová voda
 - počas výstavby diaľnice realizovať štvrťročný monitoring kvality povrchovej vody v ukazovateľoch ChSKMn, obsah voľného kyslíka, pH, vodivosť, teplota vody a NEL v lokalitách, kde bude najväčší stavebný zásah do koryta rieky Kysuca,
 - počas prevádzky diaľnice monitoring zopakovať v prvom roku, v polročnom intervale.

5. Na vnútropodnikovej úrovni zabezpečiť pravidelnú kontrolu účinnosti realizácie

všetkých prijatých opatrení týkajúcich sa vplyvov na životné prostredie a opatrení prijatých na zmiernenie negatívnych účinkov na životné prostredie.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie činnosti podľa osobitých predpisov, s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko k činnosti vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovania podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení navrhovanej činnosti resp. zámere, ktorý plní funkciu správy o hodnotení, je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia

na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení (zámer) navrhovanej činnosti, v súlade s pripomienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitých predpisov.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení (zámeru) doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

Všetky doručené písomné stanoviská k zámeru boli akceptované a k jednotlivým pripomienkam poskytol navrhovateľ svoje vyjadrenie spracovateľovi posudku v rámci konzultácii pri vypracovaní odborného posudku k navrhovanej činnosti. Verejnosť doručila v lehote stanovenej podľa § 35 zákona dve stanoviská.

Stanovisko ISTROFINAL, a.s. Mydlárska 8718/7A, 010 01 Žilina a stanovisko Ing. Slavomír Bodis 216 Horný Hričov sa obsahovo zhodujú a smerujú k priestorovému usporiadaniu záujmového územia navrhovanej činnosti a jeho možného funkčného využitia vzhľadom na vlastné investičné zámery a vlastnícke vzťahy k nehnuteľnostiam.

Na základe identifikovania záujmových plôch zainteresovaných strán možno konštatovať, že trasovanie líniovej stavby v plnej miere akceptuje vydané právoplatné územné rozhodnutie č. 2008/C-7489/HI zo dňa 05.02.2010 na stavbu diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto.

K predmetným stanoviskám si príslušný orgán MŽP SR vyžiadal podľa § 35 ods. 5 zákona od navrhovateľa doplnujúce informácie k správe o hodnotení navrhovanej činnosti na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie záverečného stanoviska.

Mimovládne organizácie podporujúca ochranu životného prostredia, nedoručili príslušnému orgánu žiadne písomné stanovisko.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko je vypracované podľa § 37, ods. 1 až 6 zákona na základe zámeru, správy o hodnotení, doplnujúcich informácií, pripomienok a odporúčaní, stanovísk dotknutých orgánov, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti a odborného posudku, vypracovaného podľa § 36 zákona, doplnujúcich informácií poskytnutých navrhovateľom a ďalších zdrojov informácií. Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona.

MŽP SR analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov.

V priebehu posudzovania boli posúdené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie. Spracovatelia záverečného stanoviska zvážili všetky možné riziká navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov a došli k záveru, že pri dodržaní ustanovení všeobecne záväzných právnych predpisov, technologických postupov a podmienok uvedených v odbornom posudku a záverečnom stanovisku nebude mať posudzovaná činnosť negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľov v dotknutom území.

V priebehu procesu posudzovania sa nezistili žiadne skutočnosti, ktoré by po realizácii opatrení navrhovaných v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a podmienok uvedených v záverečnom stanovisku závažným spôsobom ohrozovali niektorú zo zložiek životného prostredia alebo zdravie obyvateľov dotknutého územia.

Na MŽP SR bolo v priebehu posudzovania vplyvov doručených 14 písomných stanovísk od zástupcov zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávnych orgánov a verejnosti, záznamy z verejných prerokovaní, odborný posudok podľa § 36 zákona a návrh záverečného stanoviska pre posudzovanú činnosť.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk

k správe o hodnotení (zámeru) doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty predložili súhlasné stanoviská a realizáciu navrhovanej činnosti odporúčajú a prípadné pripomienky vyplývajúce z priebehu posudzovania sú zahrnuté do podmienok pre navrhovanú činnosť v časti VI. 3. Tohto záverečného stanoviska. Na verejných prerokovaniach neboli vznesené žiadne námietky proti realizácii navrhovanej činnosti.

VIII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia záverečného stanoviska.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Mgr. Dávid Juhás

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Ing. Filip Macháček
poverený vykonávaním funkcie riaditeľa odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.

Bratislava, 13. 04. 2018



IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia je podľa § 3 písm. t) zákona občianske združenie, neinvestičný fond, nezisková organizácia poskytujúca verejnoprospešné služby okrem tej, ktorú založil štát, alebo nadácia založená na účel tvorby alebo ochrany životného prostredia alebo zachovania prírodných hodnôt.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 odseku 3, t.j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 6, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2, odôvodneného písomného stanoviska k oznámeniu o zmene podľa § 29 ods. 9, alebo odseku 4, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu. Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa odseku 3 alebo odseku 4, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „Zmena diaľnice D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto od km 16,880 po km 19,280“ bola identifikovaná dotknutá verejnosť :

ISTROFINAL, a.s. Mydlárska 8718/7A, 010 01 Žilina; Ing. Slavomír Bodis 216 Horný Hričov a Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu Kysucké Nové Mesto, Litovelská 871/1, 024 01 Kysucké Nové Mesto

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím, alebo či sa proti nemu možno odvolať.

Záverečné stanovisko je podľa § 37 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku (v danom prípade ide o variant č. 2). Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie.

Rozklad možno podať na Ministerstvo životného prostredia SR, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania. V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň

zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom.

Toto záverečné stanovisko je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení zákona č. 88/2017 Z. z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok.

Rozdeľovník:

Účastníci konania:

1. **Národná diaľničná spoločnosť, a.s.**, Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
2. **ISTROFINAL, a.s.**, Mydlárska 8718/7A, 010 01 Žilina
3. **Ing. Slavomír Bodis**, 216 Horný Hričov, 013 42 Horný Hričov
4. **Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu Kysucké Nové Mesto**, Litovelská 871/1, 024 01 Kysucké Nové Mesto

Dotknutá obec a povoľujúci orgán:

5. **Mesto Kysucké Nové Mesto**, Námestie slobody 94, 024 01 Kysucké Nové Mesto
6. **Obec Radoľa**, Obecný úrad, Vadičovská cesta 4, 023 36 Radoľa
7. **Ministerstvo dopravy a výstavby SR**, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody č. 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
8. **Okresný úrad Žilina**, odbor výstavby a bytovej politiky, Andreja Kmeťa 17, 010 01 Žilina

Rezortný a zároveň dotknutý orgán:

9. **Ministerstvo dopravy a výstavby SR**, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15

Na vedomie:

10. **Okresný úrad Kysucké Nové Mesto**, odbor starostlivosti o ŽP, Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto
11. **Úrad Žilinského samosprávneho kraja**, Komenského 48, 011 09 Žilina
12. **Okresný úrad Kysucké Nové Mesto** odbor krízového riadenia, Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto
13. **Okresný úrad Žilina**, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Predmestská 1613, 010 40 Žilina
14. **Okresný úrad Žilina**, pozemkový a lesný odbor, Andreja Kmeťa 17, 010 01 Žilina
15. **Okresné riaditeľstvo Hasičského a Z.Z. Žilina**, Nám. Požiarnikov 1, 010 01 Žilina
16. **Regionálny úrad verejného zdravotníctva Čadca**, Palárikova 1156, 022 01 Čadca
17. **Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky**, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody č. 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
18. **Krajský pamiatkový úrad Žilina**, Mariánske nám. 19, 010 01 Žilina
19. **Ministerstvo životného prostredia SR**, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny, TU
20. **Ministerstvo životného prostredia SR**, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
21. **Ministerstvo životného prostredia SR**, sekcia vôd, TU
22. **Ministerstvo vnútra SR**, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
23. **Ministerstvo obrany SR**, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
24. **Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR**, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava