

## Obsah:

<b>1. Všeobecná časť</b>	<b>2</b>
1.1 Identifikačné údaje	2
1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu	2
1.3 Prehľad východiskových podkladov	5
1.4 Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie	14
1.5 Členenie stavby	15
1.6 Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície	20
1.7 Údaje o prípadnom postupnom odovzdávaní častí stavby do užívania	22
1.8 Prehľad objektov podľa správcov a užívateľov	22
<b>2. Technická časť</b>	<b>23</b>
2.1 Charakteristika územia stavby	23
2.1.1 Umiestnenie stavby a popis staveniska	23
2.1.2 Prehľad uskutočnených prieskumov	23
2.1.3 Príprava na výstavbu	24
2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebno-technické riešenie stavby	26
2.2.1 Zdôvodnenie urbanistického, výtvarného a stavebno-technického riešenia stavby	26
2.2.2 Riešenie dopravných problémov, prístup na stavbou rozdelené pozemky	27
2.2.3 Úpravy plôch, sadové a vegetačné úpravy, drobná architektúra, oplatenie	27
2.2.4 Starostlivosť o životné prostredie	28
2.2.5 Návrh systémov a vybavenia pre zabezpečenie bezpečnosti dopravy, prvej pomoci, havarijnej služby, vrátane dopravného značenia	41
2.2.6 Riešenie ochrany podzemných kovových zariadení	41
2.2.7 Zariadenie civilnej ochrany a protipožiarneho zabezpečenia stavby	42
2.3 Hlavné stavebné práce	42
2.3.1 Zemné práce	42
2.3.2 Vozovky	43
2.3.3 Mostné objekty	44
2.4 Podzemná voda	44
2.5 Odvodnenie	45
2.6 Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom	45
2.7 Rozvod elektrickej energie	46
2.8 Osvetlenie	47
2.9 Slaboprúdové rozvody	47
2.10 Stavenisko a realizácia stavby	48
2.11 Požiadavky na doplňujúce prieskumy a projektové práce	57

## 1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

### 1.1 Identifikačné údaje

#### Stavba

Názov stavby:	Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica
Kraj:	Žilinský
Okres:	Kysucké Nové Mesto, Čadca
Katastrálne územie:	Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno nad Kysucou
Druh stavby:	novostavba
Stupeň dokumentácie:	dokumentácia na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby (DSP v podrobnosti DRS)

#### Objednávateľ

Názov a adresa:	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Zakladateľ:	Ministerstvo dopravy SR Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

#### Generálny projektant

Názov a adresa:	Amberg Engineering Slovakia, s.r.o. Somolického 1/B, 811 06 Bratislava IČO 35860073 Tel. +421 2 5930 8261 Fax. +421 2 5930 8260
-----------------	---

Hlavný inžinier projektu:	Ing. Ľuboslav Nagy
---------------------------	--------------------

### 1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu

#### Druh a funkcia

Cez Slovenskú republiku prechádzajú tri európske multimodálne koridory v týchto trasách:

- koridor č. IV.: Berlin / Nürnberg - Praha - Brno - Kúty - Bratislava - Budapešť - Costanta /Thessaloniki /Istanbul,
- koridor č. V.: Bratislava - Žilina - Poprad - Košice - Užgorod - Ľvov (vetva A),
- koridor č. VI.: Gdaňsk - Grudziadz / Warszawa - Katowice - Skalité - Čadca - Žilina.

Podľa projektu TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) tvoria nosnú sieť na Slovensku uvedené tri koridory a doplnkovú sieť dva severojužné koridory:

- stredný koridor: Martin - Turčianske Teplice - Zvolen - Šahy - (Budapešť),
- východný koridor: (Rzeszów) - Vyšný Komárnik - Prešov - Košice - Milhošť - (Miškolc).

Diaľnica D3 a jej časť v úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je súčasťou nosného koridoru č. VI. Tento koridor okrem vnútroštátnej prepravy zabezpečuje aj významnú tranzitnú medzištátnu prepravu v smere sever - juh s napojením na Českú republiku (cez výhladovú R5) a Poľsko.

Navrhovaná diaľničná stavba v úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je v Slovenskej republike súčasťou diaľničného ťahu D3 Hričovské Podhradie - hranica SR/PR. Po dobudovaní bude diaľnica aj súčasťou medzinárodnej európskej cesty E 75, ktorá spája oblasti severného Poľska (Baltické more) s južnými oblasťami Grécka (Stredozemné a Egejské more). Prechádza v trase Gdaňsk - Katowice - Čadca - Žilina - Bratislava - Budapešť - Beograd - Skopje - Athény. Cesta E 75 je zároveň aj súčasťou transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever - juh.

Diaľnica D3 sa pripája na diaľnicu D1 v križovatke „Dolný Hričov“, ktorá je v súčasnosti v štádiu realizácie. Diaľnica D1 je v Slovenskej republike základným ťahom v smere západ - východ. Po dobudovaní bude zároveň aj súčasťou európskej cesty E 50, ktorá prechádza v trase Brest - Paris - Nürnberg - Praha - Brno - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice - Užgorod, s pokračovaním cez Ukrajinu a Rumunsko smerom na juh (na Bukurešť) a druhou trasou cez krajiny bývalého Sovietskeho zväzu ďalej na východ. Diaľničné severojužné prepojenie Poľska a Maďarska dopĺňa diaľnica D3.

Rozsah diaľničnej siete Slovenska bol v minulosti postupne konštruovaný a schvaľovaný viacerými uzneseniami vlády. Uznesením vlády č. 415 z 9.6.1998 k správe o postupe výstavby diaľnic na území Slovenskej republiky bola definovaná doteraz platná diaľničná sieť. Uznesenie vlády 523/2003 k aktualizácii nového projektu diaľnic a rýchlостných ciest a uznesenie vlády 1051/2004 k správe o plnení nového projektu diaľnic a rýchlостných ciest danú problematiku dopĺňajú a upresňujú.

V novom projekte považujeme na definovanie diaľničnej siete – popri súbore koncepcných materiálov MDPT SR – za významné až určujúce podkladové materiály: Koncepciu územného rozvoja Slovenska – II. návrh, ktorú vláda zobrala na vedomie uznesením č.903 zo dňa 16.12.1997 a materiály EÚ pre oblasť definovania celoeurópskej dopravnej siete (Celoeurópska dopravná konferencia v Helsinkách v júni 1997) a odhad potrieb dopravnej infraštruktúry v asociovaných krajinách - projekt TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment).

Treba konštatovať, že hlavný dopravný a urbanistický koridor v osi Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Ružomberok – Poprad – Prešov – Košice je v celej svojej dĺžke súčasťou vetvy „A“ transeurópskeho dopravného koridoru č. V. Úsek Žilina – Čadca – Skalité ako súčasť západného severo – južného dopravného a urbanistického koridoru je totožný s transeurópskym dopravným koridorom č. VI.

Je odôvodnené naďalej definovať diaľničnú sieť v trasách nosnej siete TINA s tým, že táto sieť je v zásade kompatibilná s najvýznamnejšími dopravno – urbanistickými koridormi Slovenska.

### **Zdôvodnenie potreby stavby**

Na Slovensku je v súčasnosti podľa dostupných aktuálnych údajov v prevádzke 545 km diaľnic a 317 km rýchlостných ciest a 3337 ciest I. Ostatné úseky sú buď vo výstavbe, alebo sa v rôznych stupňoch projektovej dokumentácie pripravujú k realizácii. Vzhľadom na túto skutočnosť je diaľková medzinárodná i vnútroštátna doprava vedená prevažne po existujúcich cestách I. tried súbežných s budúcou trasou diaľnice, ktoré svojou kapacitou a technickým stavom už väčšinou nevyhovujú súčasnému dopravnému zaťaženiu. Prechod intravilánmi mnohých miest a obcí znižuje plynulosť a rýchlosť dopravy, výrazne znehodnocuje životné prostredie a ohrozuje bezpečnosť ich obyvateľov. Najviac sú ohrozené centrá jednotlivých regiónov (najmä okresné mesta), ktoré sú okrem tranzitnej dopravy mimoriadne zaťažené aj miestnou a prímestskou dopravou.

Diaľničný úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je súčasťou diaľničného ťahu D3, ktorý sa v križovatke Hričovské Podhradie napája na diaľnicu D1, tvoriacu v Slovenskej republike základný ťah v smere východ – západ. Riešený úsek D3 dopĺňa diaľničnú sieť v smere Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité, čím vytvára s úsekom D1 od Bratislavy jednu zo severo – južných dopravných osí Slovenska. V celom úseku D3 je v súčasnosti doprava vedená po existujúcich cestách I/11 a I/12, ktoré sú využívané aj tranzitnou medzištátnou prepravou čo výrazne znižuje plynulosť a rýchlosť dopravy, znehodnocuje životné prostredie nadmerným hlukom a exhalátmi, ohrozuje bezpečnosť a zdravie ich obyvateľov. Obe komunikácie vyúsťujú na hraničných priechodoch – cesta I/11 na priechode SR/ČR - Svrčinovec/Mosty u Jablunkova a cesta I/12 na priechode SR/PL - Skalité/Zwardoň.

V predmetnom úseku je doprava v súčasnosti vedená po existujúcej ceste I/11 v úzkom multimodálnom koridore údolia rieky Kysuca. Samotná cesta I/11 je v súčasnosti preťažovaná najmä tranzitnou nákladnou dopravou a nevyhovuje požiadavkám pre takúto dopravu.

Riešením nepriaznivej dopravnej situácie v území je vybudovanie novej súbežnej kapacitnej komunikácie. Diaľnica D3 bude mať význam aj z hľadiska tranzitnej medzištátnej dopravy.

Na seba nadväzujúce, postupne budované úseky diaľnice D3 Žilina, Strážov - Žilina, Brodno; Žilina, Brodno - Kysucké Nové Mesto; Kysucké Nové Mesto – Oščadnica; Oščadnica – Čadca; Čadca – Svrčinovec; Svrčinovec - Skalité a Skalité - hranica SR/PR splnia funkciu dopravného prepojenia hlavného mesta a juhozápadných oblastí Slovenska s Kysucami a nadväzne s Poľskou republikou.

### **Účel a ciele stavby**

Účelom navrhovanej stavby diaľnice D3 je zlepšiť dopravnú situáciu v širšom okolí, nie len v momentálne dotknutom území. Vybudovanie tejto stavby pozitívne ovplyvní dopravnú situáciu na celom severo-južnom ťahu na území Slovenska. Odstránia sa tým straty času vodičov a cestujúcich, podstatne sa zlepši dopravný komfort účastníkov premávky. Zároveň sa pozitívne ovplyvní životné prostredie v blízkosti už existujúcich komunikácií. V neposlednej rade dôjde k sanácii rozsiahleho územia postihnutého svahovými deformáciami, zvýšeniu jeho stability ako aj k možnosti tieto územia v budúcnosti lepšie využívať.

Základným cieľom stavby je vybudovanie modernej a kapacitnej pozemnej komunikácie (diaľnice), pre bezpečné a plynulé vedenie prevažne tranzitnej automobilovej dopravy, v riešenom území.

Zároveň sa dosiahne aj plynulejšie, rýchlejšie a bezpečnejšie prepojenie dvoch najväčších kysuckých priemyselných centier - okresných sídiel Kysucké Nové Mesto a Čadce s krajským mestom Žilina, čím sa tiež celkovo zlepšia dopravno prevádzkové podmienky pre tranzitnú dopravu na tomto pre Slovensko dôležitom ťahu v smere sever - juh.

### **Spôsob dosiahnutia cieľa**

Dosiahnutie vyššie spomenutých cieľov je možné v danom území riešiť len vybudovaním navrhovanej diaľničnej stavby. Konfigurácia územia, zástavba napojená tesne na existujúce komunikácie, obsadenosť reálneho koridoru ostatnými dopravnými a prírodnými líniovými prvkami (rieka Kysuca, cesty I/11, II/520, III/2051 (01162), III/2014 (01160), III/2017 (01187), miestne komunikácie a trať ŽSR) neumožňujú zvýšiť kapacitu súčasných komunikácií do tej miery, aby plnili vyššie popísaný účel. Zvýšenie kapacity dopravného koridoru v hustej obytnej zástavbe je neprijateľné. Preto jediným spôsobom na splnenie spomenutých cieľov je navrhovaná výstavba diaľnice spolu s ďalšími súvisiacimi komunikáciami a objektami.

### **Celkový rozsah**

Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100 (80). Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti Dunajovu a koniec úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) v súlade s STN 73 6101 bolo možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod.

Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je 9625 m. V riešenom úseku sú navrhnuté ľavostranné veľké odpočívadla Krásno nad Kysucou a križovatka Krásno nad Kysucou.

### **Celkový prehľad objektov**

- celková dĺžka úseku hlavnej trasy	9 625 m
- šírkové usporiadanie (kategória cesty)	D 24,5/100 (80)
- počet mimoúrovňových križovatiek	1
• 102-00 Križovatka krásno nad Kysucou	
• dĺžka križoviatkových vetiev	1 556 m
- počet odpočívadiel	1
- počet preložiek/úprav ciest I., III. triedy	9

• dĺžka ciest spolu	6 787 m
- počet preložiek/úprav miestnych komunikácií	7
• dĺžka ciest spolu	1 694 m
- počet preložiek/úprav ostatných ciest	5
• dĺžka ciest spolu	974 m
- počet dočasných obchádzok	2
• dĺžka ciest spolu	508 m
- počet mostov spolu	22
- počet mostov na diaľnici	11
- počet mostov na vetvách križovatky	2
- počet mostov na ostatných komunikáciách	9
- z toho nad diaľnicou	4
- počet múrov na diaľnici (v objekte 101-00)	14 (3)
- počet múrov na ostatných cestách	3
- protihlukové steny na diaľnici	12 999 m
- protihlukové steny na ostatných komunikáciách	1 141 m
- počet úprav tokov	9
- dĺžka úprav tokov	1297 m

### 1.3 Prehľad východiskových podkladov

#### Podklady a požiadavky objednávateľa

Objednávateľ dokumentácie požiadavky na spracovanie dokumentácie definoval projektantovi v súťažných podkladoch verejnej súťaže na vypracovanie projektu, v zmluve o dielo a na pracovných rokovaníach.

Podklady a požiadavky objednávateľa sú tvorené jednotlivými časťami Súťažných podkladov (SP), najmä Podklady a požiadavky uvedené v prílohe č.1 súťažných podkladov. Pre účely vypracovania Dokumentácie na stavebné povolenie (DSP) v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby (DRS) platí rozsah uvedený v prílohe č.2. súťažných podkladov.

V minulosti spracovanými dokumentáciami, ktoré sa zaoberali vyhľadávaním trasy diaľnice D3 boli

- „Technická štúdia Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité“ (Enviconsult Žilina, 1996),
- „Dodatok k technickej štúdii Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité (Ing. Tabaček, 1997)“,
- „Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, I. úsek km 0,000 – 21,900 (DÚR)“ (Dopravoprojekt Bratislava, 1998) a aktualizácia DÚR „Diaľnica D3 (D18) Kysucké Nové Mesto – Skalité“ (Dopravoprojekt, 2002).

Dané dokumentácie sa stali východiskom pre vypracovanie novej Dokumentácie na územné rozhodnutie v roku 2006 pre úsek Kysucké Nové Mesto - Ošadnica.

V roku 2010 bola pre predmetný úsek diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Ošadnica spracovaná dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) (Dopravoprojekt + Valbek, 08/2010) ako aj dokumentácia na ponuku (DP) v podrobnosti realizáciu stavby (DRS) (Dopravoprojekt + Valbek, 03/2011).



Vzhľadom na požiadavku Objednávateľa minimalizovať v predmetnej dokumentácii navyše zábery oproti trvalým záberom podľa GP z DUR 2010 a DSP 2011, bolo trasovanie a technické riešenie obmedzené. Vo veľkej miere sa teda pri návrhu vychádzalo z poskytnutej dokumentácie DSP 2010 a DRS 2011. Oproti predchádzajúcim dokumentácii prišlo k zmene, kedy pravostranné odpočívadlo Oščadnica ako aj stredisko SSUD nie je súčasťou tohto úseku, ale bolo riešené v nasledujúcom úseku „Oščadnica – Čadca, Bukov 2. profil“.

### **Plnenie podmienok záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti (EIA)**

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité“ z 3.11.2000 a predĺžením platnosti do 1.2.2008.

#### **a.) opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy:**

1. Do dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej len DÚR) zapracovať riešenie na vybudovanie protihlukových stien na základe novovypracovanej podrobnej hlukovej štúdie, konkretizovať parametre technického a dizajnerského riešenia protihlukových bariér a spôsobu zabezpečenia jej funkčnosti v navrhovanom riešení počas dlhoročnej prevádzky.

V DÚR bol rozsah a technické riešenie protihlukových stien definované. V DSP dochádza k ich predĺženiu a úprave parametrov podľa aktualizovanej hlukovej štúdie (Hluková štúdia, Dopravoprojekt, a.s., 11/2023)

2. V stupni dokumentácie na stavebné povolenie (ďalej DSP preveriť hladinu hluku v obytných domoch v tesnej blízkosti vedenia diaľnice hlukovou štúdiou, ktorá kumulatívnym spôsobom vyhodnotí celkový predpokladaný hluk v konkrétnej dotknutej lokalite denných i nočných hodinách. Tú prerokovať s príslušným št. hygienikom a na základe výsledku rokovania riešiť i prípadné doplnkové protihlukové opatrenia.

V DSP bola vypracovaná hluková štúdia podľa aktuálne platných predpisov a na základe jej záverov sú navrhnuté príslušné protihlukové opatrenia popísané v časti dokumentácie prieskumu I.4 Hluková štúdia, Dopravoprojekt, a.s., 11/2023.

3. V stupni DSP je potrebné vypracovať návrh projektu dopravy počas výstavby v dotknutých častiach obcí a prerokovať ho so zástupcami obcí. Projekt dopravy by sa mal zaoberať tak riešením presmerovania dopravy počas výstavby, ako aj trasami stavebnej techniky a určením doby pracovného pokoja.

V DSP v časti O je vypracovaný návrh projektu organizácie výstavby. V danej časti sú textovo popísané a graficky zobrazené riešenia vedenia dopravy počas výstavby a podmienky pre budúceho zhotoviteľa stavby.

4. V stupni DÚR riešiť umiestnenie stavebných dvorov, ktoré je potrebné umiestňovať mimo citlivých území a návrh umiestnenia prerokovať so zástupcami obcí.

V DÚR bola podmienka splnená.

5. V stupni DÚR riešiť všetky vplyvy diaľnice na vodný režim dotknutých vodných tokov, zdrojov pitnej vody a podzemnej vody.

V DÚR bola podmienka splnená.

6. V stupni DÚR riešiť podchod pre migráciu živočíšstva identifikovaného v správe o hodnotení a v došlých stanoviskách (najmä lokality Dunajov, Drozdov potok, Prašivý potok).

V DÚR bola podmienka zohľadnená v rámci priestorových možností.

7. V ďalších stupňoch dokumentácie rozpracovať postupy revitalizácie dotknutého územia výstavbou diaľnice.

Dotknuté územie nebude výstavbou diaľnice významnejšie zasiahnuté, nakoľko sa trasa D3 ustálila v terajšom dopravnom koridore v tesnom súbehu s jestvujúcou cestou I/11. V DSP sú

navrhnuté vegetačné úpravy, rekultivácie opustených úsekov ciest a rekultivácie dočasných záberov.

*8. V stupni DSP riešiť problematiku ukladania výkopovej zeminy.*

V úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica pri zemných prácach prevažuje násyp nad výkopom. V DSP sa uvažuje s recykláciou výkopovej zeminy, t.j. jej použitím do telesa násypov aj po prípadnej úprave presúšaním, zlepšovaním vlastností hydraulickými spojkami a podobne. Nedostatok zeminy do násypu bude riešený dovozom zo zemníkov. Zhodnocovanie, manipulácia, ako aj zabezpečenie dostatočného množstva materiálu je plne v réžii budúceho Zhotoviteľa.

*9. V stupni DÚR riešiť prístupy na všetky pozemky, rozdelené diaľnicou.*

V DÚR bola podmienka splnená.

*10. Pred realizáciou vypracovať „Environmentálny plán výstavby“.*

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

*b.) ďalšie opatrenia:*

*1. V prípade preukázania monitoringom nadlimitné hodnoty hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné prijať účinné opatrenia.*

Podmienka bude riešená v rámci monitoringu po výstavbe.

*2. Je potrebné samostatne sa venovať problematike stability svahov pri zakladaní.*

Na základe podrobného inžiniersko-geologického prieskumu (časť Prieskumy - I.8 Doplnkový inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina, s.r.o., 12/2021) boli pri konštrukciách zemných telies, oporných a zárubných múrov, ako aj pri mostných objektoch v DSP vykonané statické výpočty preukazujúce stabilitu daných konštrukcií a častí stavby.

*3. V celej dĺžke diaľnice túto odkanalizovať uzavretým tesným potrubím s odvedením splachových vôd tak, aby sa zamedzilo odtoku nebezpečných látok do pôdy.*

Podmienka splnená, na celom úseku diaľnice je riešená diaľničná kanalizácia. Pred vypustením do recipientov sú zachytené dažďové vody z vozovky diaľnice vedené cez odlučovače ropných látok.

*4. osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce vodný režim v dotknutom území (environmentálny plán riadenia).*

V projekte organizácie výstavby sú popísané zásady technologickej disciplíny. Podmienka bude prenesená aj do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

*5. Vykonať hydrogeologický prieskum zameraný, okrem iného, aj na možnosti ovplyvnenia podzemných vôd širšieho okolia počas výstavby a prevádzky.*

Hydrogeologický prieskum bol vykonaný v rámci podrobného inžiniersko-geologického prieskumu (časť Prieskumy - I.8 Doplnkový inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina, s.r.o., 12/2021). Pri vybudovaní diaľničnej kanalizácie a dodržaní technologickej disciplíny budúcim zhotoviteľom stavby nie je predpoklad ohrozenia podzemných vôd.

*6. Vypracovať projekt rekultivácie dočasne zabratých plôch pôdy a zabezpečiť jeho realizovanie.*

V DÚR aj DSP rekultiváciu dočasných záberov PPF rieši objekt 052-00.

*7. Zabezpečiť spevnenie a odkanalizovanie plôch stavebných dvorov zabezpečujúcich základný servis stavebných mechanizmov a čerpanie pohonných hmôt v súlade s platnými predpismi.*

Umiestnenie a úprava stavebných dvorov je plne v réžii budúceho zhotoviteľa stavby. Keďže nemusí využiť plochy určené v projekte a priestory si môže aj prenajať v jestvujúcich priemyselných areáloch dotknutej oblasti, podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku.

8. Zabezpečiť vhodné trasy na prepravu zeminy zo zemníkov a na miesta skládok vyťaženého materiálu tak, aby minimalizovalo nadmerné zaťaženie obytného územia, mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby pravidelne nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby.

Zemníky v dotknutom regióne sú v DSP uvedené ako odporúčané. Hospodárenie zo zeminami vrátane prístupy k nim budú predmetom súťaže na zhotoviteľa stavby. Ďalšie podmienky budú prenesené do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

9. Vypracovať časový harmonogram výstavby tak, aby bolo minimálne zaťaženie prostredia v exponovaných hodinách a tento odsúhlasiť so zástupcami dotknutých obcí.

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

10. Zabezpečiť stavenisko tak, aby sa zamedzilo vzniku prašných emisií zo skladovania prašných látok, stavebnej činnosti a prepravy materiálov a zariadenia, v ktorých sa manipuluje s prašnými látkami zakryť, kropiť a pod.

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

11. V spolupráci s príslušným OÚ ŽP vylúčiť vo významných lokalitách mimo diaľnice stavebné zásahy, s nutnosťou oplotenia týchto lokalít.

V DSP v projekte organizácie výstavby sú popísané významné lokality mimo diaľnice, kde sú stavebné zásahy vylúčené a kde je nutné oplotenie. Ide hlavne o biotopy (predtým genofondové lokality), podmienka bude prenesená aj do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

12. V miestach migračných ťahov, resp. biokoridorov, kde budú podchody pre migráciu živočíšstva navrhnuť projekt vegetačných úprav formou maskovacej a navádzacej zelene s trofickou funkciou (vytváranie ohryzových plôch), so správne rozmiestnenými krmidlami a soľníkmi. Projekt prerokovať s príslušným Okresným úradom OŽP a následne realizovať.

V DSP sú vegetačné úpravy navrhnuté na trvalo zabratých pozemkoch NDS, a.s., t.j. na výkopových a násypových svahoch, prípadne na príľahlom teréne v rámci križovatky a vybavenosti diaľnice. Výsadba na pozemkoch mimo trvalý záber nie je možná z majetkových dôvodov.

13. Zabezpečiť bezpečnú manipuláciu s ropnými látkami a stavebnými materiálmi a vykonávať pravidelnú kontrolu technického stavu mechanizačných prostriedkov, ktoré musia vyhovovať predpisom o prípustných výfukových emisiách.

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

14. Vypracovať projekt vegetačných úprav po ukončení výstavby diaľnice a tento prerokovať so zástupcami dotknutých obcí a s príslušným Okresným úradom OŽP a na základe odsúhlaseného projektu zabezpečiť náhradnú výsadbu drevín a krovitej zelene.

V DSP sú vegetačné úpravy navrhnuté na trvalo zabratých pozemkoch NDS, a.s. Výsadba na pozemkoch mimo trvalý záber nie je možná z majetkových dôvodov. Prípadná náhradná výsadba v dotknutých obciach bude riešená na základe rozhodnutia príslušného úradu.

15. Výrub nelesnej drevitej vegetácie, jeho rozsah, manipuláciu s vyťaženým drevným materiálom organizovať v koordinácii s príslušným Okresným úradom OŽP.

Výrub drevín rastúcich mimo les sa vykoná na základe inventarizácie porastov (časť prieskumy i.2 - Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, Dopravoprojekt, a.s., 07/2023). Drevná hmota je majetkom investora, ktorý v procese výstavby upresní ďalšiu manipuláciu s ňou. Konáre, pne a kroviny sa materiálovo alebo energeticky zhodnotia (štiepkovanie, kúrenie v domácnostiach).



16. Zabezpečiť ochranné opatrenia (oplotenie) proti prípadnému vyvážaniu odpadov na skládku stavebného materiálu a výkopovej zeminy.

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

17. V spolupráci s príslušným štátnym hygienikom riešiť minimalizáciu nadmernej prašnosti počas stavebných prác najmä v okolí bytovej zástavby, zvýšenú prašnosť počas stavebných prác je potrebné eliminovať alebo zmierniť skrúpaním staveniska.

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

18. Na vlastnú ťažbu zeminy vykonať posúdenie z hľadiska jej vplyvu na životné prostredie, pokiaľ objekt presiahne kapacitu 100 000 m<sup>3</sup> (podľa zákona NR SR č.127/1994 Z.z.).

Podmienka bude prenesená do Dokumentácie na ponuku pre budúceho zhotoviteľa stavby.

19. Za zlikvidovanú stromovú a krovitú zeleň rastúcu mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbu.

Prípadná náhradná výsadba v dotknutých obciach bude riešená na základe rozhodnutia príslušného úradu.

20. Drozdov potok, Prašivý potok v k.ú. Krásno nad Kysucou riešiť ako podchod vo výške cca 2,6m pre väčšie živočíchy. Ostatné premostenia dimenzovať aspoň na parametre pre menšie semiterestrické živočíchy.

Návrh stavebných objektov je v súlade s podmienkami uvedenými v Migračnej štúdii (Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020).

21. Oplotiť genofondové lokality počas výstavby (Jozefíkov, Breziny, Pod Oščadnicou, Markov potok, Šlahorov potok, Moravcovci)

Pripomienka je zapracovaná, oplotia sa biotopy (bývalé genofondové lokality) na úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica.

22. Vylúčiť depóniu v lokalite Moravcovci pre výskyt mokrade a rašeliniska, nerealizovať uloženie 25 000 m<sup>3</sup> vyťaženého materiálu z tunela Horelica v doline potoka Čadečka.

Podmienka sa týka nadväzujúceho úseku diaľnice D3 (úseku D3 Oščadnica-Čadca, Bukov II. profil).

23. V súvislosti so stavbou D18 riešiť prechod pre peších v profile mosta do Ochodnice ponad Kysucou (terajší most) do železničnej stanice Ochodnica, vzhľadom na túto pripomienku umiestniť polohu „malého parkoviska“. Prístup k prechodu pre peších situovať z južnej strany.

V DSP je daná pripomienka splnená, popod diaľnicu D3 je navrhnutý podchod (SO 206-00).

24. Riešiť spoločné odvodnenie v telese cesty I/11 a D18 ako ochranu pri rozvodnení Lodňanky pri Ochodnici.

V DSP je riešená úprava potoka Lodňanka podľa vypočítaného priebehu hladín vysokých vôd. Úprava potoka Ochodnička pri Ochodnici nie predmetom riešenia v stavbe diaľnice D3.

25. Podrobnejšie riešiť smerové a výškové riešenia napojenia cesty III/01161 do Dunajova z hľadiska lokality mokradného charakteru.

Už v DÚR bola daná podmienka splnená, trasa sa upravila po konzultáciách s pracovníkmi ŠOP, Správy CHKO Kysuce. V DSP riešenie danej časti stavby diaľnice nadväzuje na DÚR. Geofondová lokalita GL173 Horné veležiská sa zachováva.

26. Riešiť úpravu tokov s uprednostnením štrkovej vrstvy dna a zachovania brehových porastov toku. Vylúčiť úpravy Šlahorového potoka s predpokladom odsunu trasy diaľnice.

Úpravy všetkých vodných tokov boli konzultované s ich správcami, podmienka je rešpektovaná v rámci technických možností. Vyjadrenie správcu tokov je v dokladovej časti E. Doklady.

27. V domoch v Krásne nad Kysucou, ktoré môžu byť ovplyvnené kumulovanými vibráciami z cesty I/11 a diaľnice navrhnuť účinné protivibračné opatrenia.

Vedenie trasy D3 v Krásne nad Kysucou a oddelenie cesty I/11 do koridoru jestvujúcej cesty I/11 vibračné vplyvy z diaľnice obmedzuje, až vylučuje. Opatrenia na zníženie vplyvov vibrácií sú riešené vo Vibračnej štúdii (časť prieskumy I.6 - Vibračná štúdia, INSL spol. s r.o., 12/2022)

### **Územného rozhodnutie a jeho podmienky**

Rozhodnutie o umiestnení stavby vydalo Mesto Krásno nad Kysucou pod Č.j.640/07 dňa 28.09.2007 a právoplatnosť nadobudlo dňa 17.6.2008. Územné rozhodnutie bolo viac krát predĺžené vid'. odstavec "Ostatné podklady". Ďalej sú uvedené podmienky územného rozhodnutia ich plnenie:

1. *Projektová dokumentácia (ďalej PD) stavby na vydanie stavebného povolenia bude spracovaná v rozsahu stanovenom §9 vyhl. MŽP SR č. 453/2000 Zb., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona akceptujúca všetky podmienky tohto rozhodnutia.*

Rozsah vypracovania projektovej dokumentácie bol určený obstarávateľom v súťažných podkladoch na vypracovanie dokumentácie na stavebné povolenie, kde je uvedená podmienka zahrnutá. V DSP sa rešpektuje.

2. *Stavba bude umiestnená podľa situácie, ktorá tvorí prílohu tohto rozhodnutia, str.č.17.*

Podmienka je v DSP splnená.

3. *V PD pre SP stavby zapracovať stanoviská dotknutých orgánov a pripomienky účastníkov konania.*

Pripomienky akceptované obstarávateľom sú v DSP zapracované.

4. *Súbeh a križovanie s jestvujúcimi dotknutými vedeniami navrhnuť v súlade s STN 73 6005 a podmienok ich správcov.*

Podmienka je v DSP zapracovaná, technické návrhy prekládok inžinierskych sietí spĺňajú požiadavky vyplývajúce z dotknutých noriem a predpisov. Každý objekt je prerokovaný s budúcim správcom. Vyjadrenie správcu je v dokladovej časti E. Doklady.

5. *V ďalšom stupni PD riešiť ochranu stavieb na bývanie ako i ostatných budov pred nepriaznivými účinkami hluku a ostatných negatívnych účinkov výstavby a budúcej prevádzky diaľnice na zdravie občanov. Navrhnuť účinné, technicky a dizajnérsky progresívne riešenie protihlukových clon tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť počas dlhoročnej prevádzky.*

V DSP je rozsah protihlukových stien podstatne zväčšený na základe vypracovanej hlukovej štúdie, kde boli určené ich dĺžky, výšky a druh povrchu. Protihlukové steny riešia stavebné objekty 290-02 až 290-17.

6. *Pred spracovaním PD zabezpečiť vytýčenie podzemných technických zariadení (ďalej PTZ), riešiť ich ochranu podľa príslušných STN a podmienok ich správcov.*

Podmienka splnená, v rámci DSP, časti Dokumentácia meračských prác bolo vykonané aktuálne zameranie územia a vytýčené všetky inžinierske siete.

7. *Spracovať projekt organizácie výstavby celej trasy, so samostatným riešením organizácie výstavby a dopravy a zvlášť v katastri Krásno nad Kysucou tak, aby po št ceste III/01187 vedúcej cez mesto Krásno nad Kysucou nebola presmerovaná celá doprava. POV stavby v stave rozpracovanosti odsúhlasí s dotknutými obcami a mestom Krásno nad Kysucou.*

Podmienka je v DSP splnená, postup výstavby je uvedený v časti O. Návrh projektu organizácie výstavby. Počas spracovania bola DSP bol plán organizácie výstavby prezentovaný zástupcom štátnej správy, samosprávy a dotknutým organizáciám.

8. *V PD riešiť prekládky súkromných vodovodov, v prípade znehodnotenia zabezpečiť rovnocenné zabezpečenie občanov pitnou vodou.*

Na základe zamerania územia a identifikácie inžinierskych sietí, boli všetky dotknuté inžinierske siete riešené v samostatných stavebných objektoch.

9. *Rešpektovať jestvujúce, prípadne riešiť náhradné prístupy k stavbám a k pozemkom v jednotlivých obciach.*

Podmienka je v DSP splnená, všetky stavbou rozdelené pozemky majú zabezpečený prístup zo siete nových resp. jestvujúcich pozemných komunikácií.

10. *Riešiť stabilizáciu svahov dotknutého územia.*

Podmienka je v DSP splnená, riešené v dotknutých cestných objektoch a objektoch oporných a zárubných múrov.

11. *V ďalšom stupni zapracovať podmienky uložené stanoviskami dotknutých orgánov štátnej správy a správcov a to:*

*Letecký úrad SR:*

- *Zapracovať do PD pripomienky LÚ SR k DÚR zo dňa 8.2.2007 pod č.č. 1882ú313-629-P/2007, ich prípadné neakceptovanie zdôvodniť.*

Podmienka je v DSP splnená, v elektro objektoch VVN sú zahrnuté náter stožiarov a na zemnaciach lanách sú osadené markery guľovitého tvaru.

*Pamiatkový úrad SR:*

- *Pred spracovaním PD vykonať nevyhnutný archeologický výskum ako predstihové opatrenie v rozahu stanovenom rozhodnutím č.j. PÚ-06/1892-5/9618/Nov zo dňa 27.11.2006.*

Podmienka je v DSP splnená, archeologický prieskum bol vykonaný a je súčasťou dokumentácie.

*Obvodný úrad v Čadci – orgán štátnej vodnej správy:*

- *Dopracovať PD o podmienky uvedené vo vyjadrení č.j.2006/01065/BB4 zo dňa 25.10.2006.*
- *Zostatkové znečistenie vôd z ORL nesmie prekročiť 1,0 mg/l.*
- *Vyústne objekty kanalizácií do recipientov realizovať podľa podmienok správcov tokov.*

Uvedené podmienky sa v DSP rešpektujú. Vyjadrenie správcu tokov je v dokladovej časti E. Doklady.

*Obvodný úrad v Čadci – orgán odpadového hospodárstva:*

- *Dopracovať PD o podmienky k DÚR vo vyjadrení orgánu OH č.j.ŽP - 2006/01064/CB4-Đu zo dňa 16.10.2006.*

Uvedené podmienky sa v DSP rešpektujú, nakladanie s odpadmi a povinnosti účastníkov výstavby sa prenesú aj do Dokumentácie na ponuku.

*Obvodný úrad v Čadci – orgán ochrany prírody:*

- *Dopracovať PD o podmienky k DÚR uvedené vo vyjadrení orgánu ŽP - 2006/01067/EA17 zo dňa 20.11.2006.*

Podmienky sa v DSP rešpektujú, chráni sa geofondová lokalita Jozefíkov, je vykonaná inventarizácia biotopov a inventarizácia drevín.

*Obvodný pozemkový úrad v Čadci:*

- *Dopracovať PD o podmienky k DÚR z 27.3.2006 a 29.5.2006 č.j. 56/98-100-510 zo dňa 2.3.1998.*

Podmienky sa v DSP rešpektujú.

*ObÚŽP Žilina, ochrana ovzdušia:*

- Do POV navrhnuť opatrenia na zníženie znečistenia ovzdušia počas stavebných prác  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

ObÚŽP Žilina, ochrana vôd:

- Navrhnuť opatrenia pre ochranu vodných zdrojov  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

ObÚŽP v Žiline, OH:

- Dopracovať PD o náležitosti OH zo dňa 17.10.2006, č.j. ŽP A/2006/03263-001—BEN zo dňa 17.10.2006

Uvedené podmienky sa v DSP rešpektujú, nakladanie s odpadmi a povinnosti účastníkov výstavby sa prenesú aj do Dokumentácie na ponuku.

ŽSR, odbor dopravy a komunikácií:

- K predloženému návrhu neboli vznesené pripomienky  
DSP bola počas spracovávania so Správou ciest ŽSK prerokovaná.

Krajský lesný úrad v Žiline:

- K SP požiadať Krajský lesný úrad o vydanie záväzného stanoviska podľa §6 ods.3 zák.č.326/2005 Zb.

Podmienka sa rešpektuje.

SEVAK a.s. Žilina:

- Dopracovať o pripomienky k PD ÚR č.j. 9504/2006/Ša zo dňa 7.12.2006.  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

Slovak Telecom a.s.:

- Dopracovať o pripomienky k DÚR č.j. ZA 21227/06 zo dňa 30.10.2006.  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

SSC Bratislava:

- Dopracovať PD o pripomienky k DÚR z 18.12.2005 č.j. 14738/3110/06.  
Pripomienky sa v DSP rešpektujú. Počas vypracovania DSP bolo riešenie s SSC konzultované.

ObÚŽP Žilina:

- Dopracovať o pripomienky k DÚR z 18.12.2005 č.j. 14738/3110/06.  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

SSE a.s. Žilina:

- Zpracovať pripomienky k DÚR č.j. P 29202006100195/796 zo dňa 8.11.2006  
Pripomienky SSE sa v DSP rešpektujú.

SVP š.p. OZ Piešťany:

- Zpracovať pripomienky k DÚR č.j. 5441-1/210/2006 zo dňa 29.11.2006.  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

SPP a.s. Bratislava:

- Zpracovať pripomienky k DÚR vo vyjadrení č.j. 153/Mj/05 zo dňa 24.10.2006.  
Podmienka sa v DSP rešpektuje.

#### **Dokumentácia na územné rozhodnutie**

- Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, I. úsek km 0,000 – 21,900 (DÚR) (Dopravoprojekt Bratislava, 1998),
- Aktualizácia DÚR „Diaľnica D3 /D18) Kysucké Nové Mesto – Skalité“ (Dopravoprojekt, 2002),

- Dokumentácie na územné rozhodnutie v roku 2006 pre úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. (Dopravoprojekt 09/2006),

### **Stavebný zámer**

Dokumentácia bude vypracovaná v zmysle vyhlášky MVR SR č. 83/2008, zákona 254/1998 Z.z. v znení neskorších predpisov a Usmernenia MDPT SR OVRE k TP 03/2006 z 31.8.2009. Podkladom pre jej spracovanie bude DSP v podrobnosti DRS.

Dokumentácia Dodatok stavebného zámeru bude vypracovaná iba na pokyn Objednávateľa. Pokyn na vypracovanie dSZ vydá objednávatel' v čase, keď bude jasný rozdiel medzi rozsahom stavby spracovanej v DÚR z r.09/2006 a ŠE č.4/2007 a rozsahom, ktorý vyplynie počas spracovávaní DSP v podrobnosti DRS a z požiadaviek uvedených v súťažných podkladoch.

### **Dokumentácia na stavebné povolenie**

Právoplatné stavebné povolenie bude súčasťou podkladov pre budúceho zhotoviteľa stavby.

### **Dokumentácia na ponuku**

Dokumentáciu na ponuku (DP) použije objednávatel' pre prípravu súťažných podkladov pre výber zhotoviteľa stavebných prác.

DSP v podrobnosti DRS bude súčasťou Zväzku 5 Projektová dokumentácia súťažných podkladov pre výber zhotoviteľa stavebných prác.

V prípade, ak počas stavebného konania vzniknú dodatočné požiadavky a podmienky, objednávatel' vyzve zhotoviteľa na aktualizáciu dokumentácie na ponuku, a to v rozsahu vyplývajúcom z podmienok a požiadaviek stavebného povolenia.

### **Ostatné podklady**

#### *Predchádzajúce dokumentácie stavby a ostatné podklady*

- Technická štúdia Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité (Enviconsult Žilina, 1996),
- Dodatok k technickej štúdii Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité (Ing. Tabaček, 1997),
- Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, I. úsek km 0,000 – 21,900 (DÚR) (Dopravoprojekt Bratislava, 1998),
- Aktualizácia DÚR „Diaľnica D3 /D18) Kysucké Nové Mesto – Skalité“ (Dopravoprojekt, 2002),
- Dokumentácie na územné rozhodnutie v roku 2006 pre úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. (Dopravoprojekt 09/2006),
- Dokumentácia pre stavebné povolenie (Združenie D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Dopravoprojekt + Valbek, 08/2010),
- Dokumentácia na ponuku (Združenie D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Dopravoprojekt + Valbek, 03/2011),
- Migračná štúdiu vybraných druhov živočíchov na prevádzkovaných úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy – Vyhodnotenie migračných parametrov diaľnice D3, vypracovaná firmou HBH projekt spol. s r.o. Brno v máji 2016.

#### *Predchádzajúce rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií*

- Záverečné stanovisko MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D8 Kysucké Nové Mesto – Skalité“ zo dňa 3.11.2000,
- Vyjadrenie MŽP SR k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti 8a č. 4973/2013 - 3.4/ml zo dňa 29.04.2013,
- Právoplatné územné rozhodnutie č.j. 640/07 zo dňa 28.09.2007,



- Právoplatné rozhodnutie o predĺžení platnosti územného rozhodnutia č.s: ObU-ZA-OVBP2/B/2013/00619-3/Pál zo dňa 11.07.2013,
- Právoplatné rozhodnutie o predĺžení platnosti územného rozhodnutia č.s: ObU-ZA-OVBP2/B/2018/035579-3/Pál zo dňa 29.11.2018,
- Protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2007.

*Rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií počas spracovávania dokumentácie*

- „Rozsah hodnotenia“ MŽP SR podľa §30 zákona č. 24/2006 Z.z. pre zmenu navrhovanej činnosti „Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ zo dňa 19.07.2021,

*Ostatné podklady zabezpečené počas spracovávania dokumentácie*

- Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020
- Dopravný model a posúdenie výkonnosti, AFRY CZ s.r.o. 06/2023
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu, HBH Projekt spol. s r.o, 08/2023
- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, Dopravoprojekt, a.s., 07/2023
- Hluková štúdia, Dopravoprojekt, a.s., 11/2023
- Emisná štúdia, INSL spol. s r.o., 12/2022
- Vibračná štúdia, INSL spol. s r.o., 12/2022
- Archeologický prieskum, Archeologický ústav SAV, 04/2021
- Doplnkový inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, DPP Žilina, s.r.o., 12/2021
- Seizmický prieskum, DPP Žilina, s.r.o., 08/2021
- Pedologický prieskum, Pedoconsult, 10/2023
- Koróznny a geoelektrický prieskum, DPP Žilina, s.r.o., 08/2021
- Diagnostika existujúcich mostov, INSET s.r.o., 06/2023
- Projekt monitoringu vplyvu stavby na vybrané zložky ŽP a chránené územia, Dopravoprojekt, a.s., 11/2023
- Projekt geotechnického monitoringu, DPP Žilina, s.r.o., 12/2021
- Vplyv stavby na životné prostredie, Ekojet, s.r.o. 11/2023
- Primerané hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu európskych chránených území Natura 2000, HBH Projekt spol. s r.o, 10/2023
- Posúdenie rizík voči klimatickým zmenám, Vodné zdroje Slovakia s.r.o., 10/2023

## **1.4 Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie**

Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100 (80). Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti Dunajovu a na koniec úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) v súlade s STN 73 6101 bolo možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod.

### **Dokumentácia na územné rozhodnutie**

Dokumentácia na stavebné povolenie stavby „Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“ je v súlade s dokumentáciou na územné rozhodnutie. Na základe požiadavky obstarávateľa bol úsek skrátený na začiatku úseku pre možnosť napojenia novobudovaného úseku diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto na jestvujúcu cestu I/11 pri Kysuckom Lieskovci. Nový začiatok pre úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica bol definovaný v km 22,300 diaľnice D3. . Oproti predchádzajúcim dokumentácii prišlo k zmene, kedy pravostranné odpočívadlo Oščadnica ako aj stredisko SSUD nie je súčasťou tohto úseku, ale bolo riešené v nasledujúcom

úseku „Oščadnica – Čadca, Bukov 2. profil“. Koniec riešeného úseku predmetnej stavby je teda v km 31,925.

Zmeny dokumentácie vyplynuli aj z plnení podmienok územného rozhodnutia, z aplikácie aktuálne platných STN a technických predpisov, z novších poznatkov v preskúmanosti územia (údaje z uskutočnených prieskumov, inžiniersko-geologického mapovania, obhliadok a ďalšie), ako aj z nových skutočností v dotknutom území (rozvojové aktivity územia, zistené nové inžinierske siete).

Zmeny DSP oproti DÚR zahŕňajú najmä úpravu v trase diaľnice D3 pre možnosť osadenia protihlukových stien zväčšeného rozsahu a bezpečnostných zariadení pre príslušnú úroveň zachytenia, doplnenie geotechnických, stabilizačných a odvodňovacích opatrení pri zemnom telese a múroch, zmenu riešenia prekládok telekomunikačných vedení na základe požiadaviek budúceho správcu, úpravu technického riešenia v dopravnom uzle Krásno nad Kysucou – návrh veľkej okružnej križovatky v meste namiesto odsadenej, doplnenie a zmeny ďalších prekládok inžinierskych sietí podľa aktuálneho vytyčenia a požiadaviek budúcich správcov.

## **1.5 Členenie stavby**

Stavba diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je rozdelená na nasledovné stavebné objekty a prevádzkové súbory:

### *Demolácie*

- 020-00 Demolácia mosta v km 23,4
- 021-00 Demolácia záhradného domčeka - kataster Krásno nad Kysucou
- 022-00 Demolácia podchodu pre peších v km 28,128 D3
- 023-00 Premiestnenie Božej muky - kataster Krásno nad Kysucou
- 025-00 Demolácia drevenej garáže - kataster Krásno nad Kysucou
- 026-00 Demolácia záhradného domčeka - kataster Krásno nad Kysucou
- 027-00 Demolácia drevenej garáže - kataster Krásno nad Kysucou
- 028-00 Demolácia pohostinského zariadenia - kataster Krásno nad Kysucou
- 029-01 Demolácia mosta v km 31,690

### *Vegetačné úpravy*

- 031-00 Vegetačné úpravy diaľnice D3
- 032-00 Vegetačné úpravy cesty I/11

### *Spätná rekultivácia*

- 052-01 Rekultivácia dočasných záberov PPF
- 052-02 Rekultivácia dočasných záberov LPF

### *Diaľnica, mimoúrovňové križovatky*

- 101-00 Diaľnica D3 v km 22,225 - 31,925
- 102-00 Križovatka Krásno nad Kysucou

### *Cesty I., II., III. triedy, miestne komunikácie, účelové komunikácie*

- 110-00 Preložka cesty I/11 v km 22,833 - 23,638 D3
- 111-00 Preložka cesty I/11 v km 26,188 - 27,060 D3
- 112-00 Preložka cesty I/11 v km 27,460 - 29,590 D3
- 113-00 Preložka cesty I/11 v km 30,600 - 32,500 D3
- 114-00 Napojenie cesty III/2017 (III/011087) na cestu I/11 pri Kysuckom Lieskovci
- 115-00 Napojenie cesty III/2017 (III/011087) na cestu I/11 pri Blažkove
- 116-00 Úprava cesty II/520 v Krásne n/K
- 117-00 Úprava cesty III/2017 (III/011087) v Krásne n/K
- 118-00 Napojenie cesty III/2014 (III/011060) do Ochodnice

- 119-00 Napojenie miestnej komunikácie v Kysuckom Lieskovci v km 23,025 D3
- 120-00 Napojenie účelovej komunikácie v Kysuckom Lieskovci v km 22,644 D3
- 121-00 Miestna komunikácia v Krásne n/K - Blažkove
- 122-00 Úprava miestnej komunikácie v Krásne n/K v km 29,750 D3
- 123-00 Úprava miestnej komunikácie v Krásne n/K v km 30,700 D3
- 124-00 Úprava miestnych komunikácií v Krásne n/K s autobusovým nástupišťom
- 125-00 Miestna komunikácia pri križovatke Krásno n/K

#### *Lesné, poľné cesty*

- 132-00 Poľná cesta v km 23,725 D3
- 133-00 Úprava lesnej cesty v km 28,500 - 28,640 D3 vpravo
- 134-00 Poľná cesta v km 29,650 - 29,725 D3 vpravo
- 135-00 Poľná cesta v km 31,250 - 31,530 D3 vpravo
- 137-00 Poľná cesta v km 23,153 D3 vľavo

#### *Chodníky*

- 170-00 Chodník pre peších v Kysuckom Lieskovci
- 171-00 Chodník pre peších v Krásne n/K do Blažkova
- 171-01 Chodníky pre peších v Krásne n/K

#### *Mosty*

- 203-00 Most na D3 nad potokom Lodnianska v km 22,313
- 204-00 Most na D3 nad účelovou cestou v km 22,643
- 205-00 Most na D3 nad preložkou cesty I/11 v km 23,099 D3
- 206-00 Most na D3 nad chodníkom v km 23,315
- 206-10 Most na D3 nad Marusovým potokom v km 23,322
- 207-00 Most na D3 nad poľnou cestou v km 23,726
- 208-00 Most na ceste III/2017 (III/011087) nad diaľnicou D3 v km 24,521
- 209-00 Most na D3 nad Drozdovým potokom v km 26,850
- 209-10 Most na preložke cesty I/11 nad Drozdovým potokom v km 26,849 D3
- 210-00 Most na D3 nad bezmenným potokom v km 27,955
- 210-10 Most na preložke cesty I/11 nad bezmenným potokom
- 211-00 Most na preložke cesty I/11 v km 28,490 D3
- 212-00 Most na D3 nad údolím v km 29,728
- 213-00 Most na D3 nad údolím rieky Bystrica v km 30,793
- 214-00 Most na ceste I/11 v km 30,722 D3
- 215-00 Most na D3 nad vetvou križovatky v km 31,172
- 216-00 Most na vetve C v Krásne n/K
- 216-10 Most na vetve C v Krásne n/K
- 218-00 Oprava lávky pre peších nad D3 v km 26,578
- 219-00 Oprava mosta nad D3 v km 28,548
- 220-00 Ekodukt Dunajov nad diaľnicou D3 v km 24,300
- 220-10 Ekodukt Dunajov nad cestou I/11

#### *Oporné múry, zárubné múry*

- 230-00 Oporný múr na D3 v km 22,890 - 22,998 50 vpravo
- 231-00 Oporný múr na D3 v km 24,363 - 26,080 vľavo
- 232-00 Oporný múr na D3 v km 26,080 - 26,370 vľavo
- 233-00 Oporný múr na D3 v km 26,857 - 27,715 vľavo
- 234-00 Oporný múr na D3 v km 27,230 - 27,285 50 vpravo
- 235-00 Oporný múr na D3 v km 28,780 - 29,280 vľavo
- 236-00 Oporný múr na D3 v km 31,299 - 31,445 vľavo
- 239-00 Oporný múr na D3 v strednom páse v km 25,025 - 26,316
- 240-00 Oporný múr na D3 v strednom páse v km 28,200 - 29,625

250-00 Zárubný múr na D3 v km 25,140 - 25,902 vpravo  
251-00 Zárubný múr na D3 v km 25,930 - 26,020 vpravo  
252-00 Zárubný múr na D3 v km 26,150 - 26,480 vpravo  
253-00 Zárubný múr na D3 v km 28,630 - 29,640 vpravo  
254-00 Zárubný múr na D3 v km 30,335 - 30,649 vpravo  
260-00 Predĺženie oporného múra na ceste I/11 pri Kysuci  
261-00 Oporný múr na preložke cesty I/11 pri ČOV Krásno nad Kysucou  
262-00 Oporný múr na napojení cesty III/2017 (III/011087) na cestu I/11 pri K. Lieskovci

#### *Protihlukové opatrenia*

290-02 Protihluková stena na D3 v km 22,300 - 23,506 vpravo  
290-03 Protihluková stena na D3 v km 23,244 - 24,156 vľavo  
290-04 Protihluková stena na D3 v km 24,364 - 25,380 vľavo  
290-05 Protihluková stena na D3 v km 25,380 - 26,400 vľavo  
290-06 Protihluková stena na D3 v km 25,081 - 26,254 v strednom páse  
290-07 Protihluková stena na ceste I/11 v km 0,000 - 0,879 vľavo  
290-09 Protihluková stena na D3 v km 26,400 - 28,556 vľavo  
290-10 Protihluková stena na D3 v km 26,483 - 28,440 vpravo  
290-11 Protihluková stena na D3 v km 29,046 - 30,977 vľavo  
290-12 Protihluková stena na D3 v km 29,640 - 29,931 vpravo  
290-13 Protihluková stena na D3 v km 30,619 - 31,430 vpravo  
290-14 Protihluková stena na vetve A a vetve B v križovatke Krásno n/K  
290-17 Protihluková stena na úprave cesty I/11 v km 0,000 - 0,300

#### *Oplotenia*

301-00 Oplotenie diaľnice D3  
302-00 Náhradné oplotenie v Krásne n/K  
303-00 Oplotenie cesty I/11

#### *Odpočívadlo*

311-01 Sadovnícke úpravy  
311-02 Terénne úpravy  
311-11 Spevnené plochy  
311-31 Drobná architektúra  
311-51 Vonkajšia kanalizácia dažďová a odlučovač ropných látok  
311-53 Vodovodná prípojka pre odpočívadlo  
311-61 Prípojka VN - 22 kV pre ts odpočívadlo Krásno nad Kysucou  
311-62 Kiosková trafostanica  
311-63 Vonkajšie osvetlenie  
311-64 NN prípojka k dynamickým váham  
311-65 Telefónna prípojka pre odpočívadlo  
311-66 Nabíjacie stanice pre elektromobily  
311-67 NN prípojka pre čerpaciu stanicu  
311-71 Plynovodná prípojka NTL pre odpočívadlo  
311-80 Korporátne toalety

#### *Kanalizácie*

501-00 Kanalizácia diaľnice km 22,300 – 31,925  
502-00 Dažďová kanalizácia cesty II/520 v Krásne n/K  
503-00 Dažďová kanalizácia cesty I/11  
504-00 Dažďová kanalizácia cesty III/2017 (III/011087) v Krásne n/K  
505-00 Dažďová kanalizácia miestnych komunikácií v Krásne n/K s autobusovým nástupišťom  
507-00 Preložka tlakovej kanalizácie v km 27.970  
508-00 Splašková kanalizácia z odpočívadla KnK

509-00 Preložka splaškovej kanalizácie v km 29.760  
510-00 Úprava kanalizácie DN 250 v križovatke Krásno nad Kysucou  
511-00 Preložka kanalizácie Komad  
512-00 Úprava kanalizácie Sevak v križovatke KnK  
513-00 Dažďová kanalizácia miestnej komunikácie pri križovatke Krásno n/K

#### *Vodovody*

521-00 Preložka vodovodu DN 800 km 22,306 – 24,525  
521-01 Katódová ochrana preložky vodovodu DN 800 km 22,306 – 24,525 D3  
522-00 Preložka vodovodu DN 150 (Ochodnica) km 23,294 – 23,365  
523-00 Preložka vodovodu DN 150 (Kysucký Lieskovec) km 23,295 – 23,361  
524-00 Preložka vodovodu DN 150 (výtlak Kys. Lieskovec) km 23,195 – 23,352  
526-00 Preložka vodovodu DN 80 km 27,885 – 27,975  
527-00 Preložka vodovodu DN 800 km 27,965 – 28,165  
527-01 Katódová ochrana preložky vodovodu DN 800 km 27,965 – 28,150 D3  
528-00 Preložka vodovodu DN 800 km 29,734 – 29,766  
528-01 Katódová ochrana preložky vodovodu DN 800 km 29,734 – 29,766 D3  
530-00 Preložka vodovodu 2x DN 250 km 30,614 – 30,673  
531-00 Preložka vodovodu DN 100 km 30,800 – 30,930  
532-00 Preložka vodovodu DN 150 km 30,805 – 31,170  
533-00 Preložka vodovodu DN 100 (Krásno nad Kysucou) km 31,130 – 31,170  
534-00 Preložka vodovodu DN 600 km 31,282 – 31,459  
534-01 Katódová ochrana preložky vodovodu DN 600 km 31,282 – 31,459 D3  
536-00 Preložka vodovodu DN 150 km 31,170 – 31,942  
538-00 Preložka vodovodnej prípojky pre RD s.č. 915 v KnK

#### *Potoky, meliorácie*

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

#### *Objekty elektrických vedení NN, VN, VVN, oznamovacie vedenia*

601-01 Preložka 2x110 kV v.č. 7855/603 v km 22,600 D3  
601-02 Preložka 2x110 kV v.č. 7855/603 v km 26,800 D3  
601-03 Preložka 2x110 kV v.č. 7855/603 v km 29,100 D3  
612-00 Preložka 22 kV prípojky pre TS SSE 6190, km 22.543 D3  
613-00 Preložka 22 kV I.č. 109, km 23.046 D3  
614-00 Preložka TS SSE 6195, 22/0.4 kV, 100kVA, Km 23.297 D3  
615-00 Preložka 22 kV prípojky pre pílu, km 23.195 D3  
616-00 Preložka 22 kV prípojky Ochodnica, km 23.758 D3  
617-00 Preložka 22 kV I.č. 109, km 25.2 D3  
618-00 Preložka 22 kV prípojky Drozdovci, km 26.7 D3  
619-00 Preložka 22 kV prípojky Micháľkovci, km 27.2 D3  
620-00 Preložka 22 kV I.č. 109, km 27.9 – 29.15 D3  
621-00 Preložka 22 kV prípojky Krásno TS Ústredie, km 29.8 D3  
622-00 Preložka 22 kV prípojky Krásno TS Pri jasliach, km 30.26 D3  
623-00 Preložka 22 kV I.č. 114 v križovatke Krásno nad Kysucou  
623-01 Preložka TS 22/0,4 kV – SOUND Krásno nad Kysucou



623-02 Preložka 22 kV prípojky – TS KOMAD  
624-00 Preložka 22 kV I.č. 109 pri súbehu s cestným obj.135-00  
625-00 Preverenie 22 kV I.č. 114, km 31,419 D3  
626-00 Preložka 22 kV káblového vedenia na c.I/11, km 0,420  
627-00 Preložka 22 kV káblového vedenia, km 31.648 D3  
632-00 Preložka 0.4 kV vedenia, km 23.335 D3  
633-00 Preložka 0.4 kV prípojky pre zariadenia SVS a.s., km 23.328  
634-00 Preložka 0.4 kV vedenia (do Blažkova), km 28.14 D3  
635-00 Preložka 0.4 kV prípojky (ku skup RD), km 29.8 D3  
636-00 Preložka 0.4 kV vedenia, km 30.680 D3  
637-00 Preložka 0.4 kV vedenia, km 30.840 D3  
638-00 Preložka 0.4 kV vedení, km 31.240 D3  
639-00 Preložka NN prípojky Slovak Telekom km 29,5-29,6 D3  
640-00 Preložka 0.4 kV prípojky pre RStP - SPP  
641-00 Prípojka 0.4 kV pre VO v Krásne nad Kysucou  
642-00 Preložka VO na ceste I/11 v Kysuckom Lieskovci  
643-00 VO chodníka do Blažkova Krásno n/Kys.  
644-00 Preložka VO v Krásne nad Kysucou  
645-00 Osvetlenie diaľničných privádzačov v Krásne nad Kysucou  
646-00 NN prípojka pre ISD, km 23,330  
647-00 Úprava VO na lávke pre peších nad D3 v km 26,578  
648-00 Preložka NN vedenia z ČS Kys. Lieskovec, km 23,200 – 23,320 D3  
649-00 NN prípojka pre vodomernú šachtu, km 31,150 D3  
650-00 Preložka NN vedenia Skytoll  
651-00 Preložka oblastného optického kábla v km 23,0 – 24,5  
652-00 Preložka oblastného optického kábla v km 24,5 – 26,6  
653-00 Preložka oblastného optického kábla v km 26,6 – 29,8  
654-00 Preložka oblastného optického kábla v km 29,8 – 30,7  
655-00 Preložka oblastného optického kábla v km 30,9 – 31,4  
656-00 Preložka prípojného oblastného optického kábla Dunajov  
657-00 Preložka prípojného oblastného optického kábla Krásno nad Kysucou  
661-00 Preložka diaľkového koaxiálneho kábla v km 23,0 – 24,4  
662-00 Preložka diaľkového kábla Žilina – Čadca v km 23,1 – 24,8  
663-00 Preložka diaľkového koaxiálneho kábla v km 24,5 – 26,6  
664-00 Preložka diaľkového koaxiálneho kábla v km 26,6– 29,8  
665-00 Preložka diaľkového kábla Žilina – Čadca v km 28,4 – 29,0  
666-00 Preložka diaľkového koaxiálneho kábla v km 29,8 – 30,7  
667-00 Preložka uzlového kábla v km 29,8 – 30,7  
668-00 Preložka diaľkového koaxiálneho kábla v km 31,2 – 31,4  
669-00 Preložka uzlového kábla v km 31,0 – 31,4  
670-00 Preložka diaľkového kábla Žilina – Čadca na ceste I/11  
671-00 Preložka MTS v km 23,0 - 24,1  
672-00 Preložka MTS v km 26,6  
673-00 Preložka MTS v km 27,0 - 29,8  
674-00 Preložka kábla MTS pripoloženého k UK v km 29,8 - 30,7  
675-00 Preložka MTS v km 29,8 - 30,7  
676-00 Preložka MTS v križovatke Krásno n/K a pozdĺž cesty I/11  
681-00 Preložka MR Kysucký Lieskovec  
682-00 Preložka MR Krásno nad Kysucou

#### *Informačný systém diaľnice*

694-10 Informačný systém diaľnice - stavebná časť  
694-11 Informačný systém diaľnice - technologická časť

#### *Plynovody*

711-00Preložka STL plynovodu v km 23,350 D3  
712-00Preložka STL plynovodu v km 28,100 D3  
713-00Preložka STL plynovodu v km 31,200 D3  
714-00Preložka regulačnej stanice plynovodu v križovatke Krásno n/K  
716-00Preložka STL plynovodu v km 29,757 D3  
717-00Preložka STL plynovodu v rekonštrukcii cesty I/11 v km 0,340 až 0,680

#### *Dočasné komunikácie*

801-00Dočasné prepojenie diaľnice D3 a cesty I/11  
802-00Prístupová cesta k opornému múru na ceste I/11

#### *Úprava krytu vozoviek*

811-00Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách I. triedy  
812-00Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách II. a III. triedy  
813-00Úprava krytu vozoviek na existujúcich miestnych komunikáciách

#### **Nové objekty oproti DÚR**

Oproti dokumentácii na územné rokovanie pribudli vzhľadom na časový odstup dokumentácii a zmeny v území, aj vzhľadom na podrobný stupeň technického riešenia, nové stavebné objekty.

206-10Most na D3 nad Marusovým potokom v km 23,322  
290-17Protihluková stena na úprave cesty I/11 v km 0,000 - 0,300  
311-66Nabíjacie stanice pre elektromobily  
311-67NN prípojka pre čerpaciu stanicu  
311-80Korporátne toalety  
502-00Dažďová kanalizácia cesty II/520 v Krásne n/K  
503-00Dažďová kanalizácia cesty I/11  
504-00Dažďová kanalizácia cesty III/011087 v Krásne n/K (III/2050)  
505-00Dažďová kanalizácia miestnych komunikácií v Krásne n/K s autobusovým nástupišťom  
507-00Preložka tlakovej kanalizácie v km 27.970  
508-00Splašková kanalizácia z odpočívadla KnK  
509-00Preložka splaškovej kanalizácie v km 29.760  
512-00Úprava kanalizácie Sevak v križovatke KnK  
513-00Dažďová kanalizácia miestnej komunikácie pri križovatke Krásno n/K  
538-00Preložka vodovodnej prípojky pre RD s.č. 915 v KnK  
647-00Úprava VO na lávke pre peších nad D3 v km 26,578  
648-00 Preložka NN vedenia z ČS Kys. Lieskovec, km 23,200 – 23,320 D3  
649-00 NN prípojka pre vodomernú šachtu, km 31,150 D3  
650-00 Preložka NN vedenia Skytoll

### **1.6 Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície**

#### **Väzby na okolitú zástavbu**

Predmetný úsek diaľnice je vedené mimo súvislej zástavby, okrajovo zasahuje len miestne časti mesta Krásno nad Kysucou. Stiesnený multimodálny koridor okolo rieky Kysuca, ktorý je pomerne husto osídlený, si vyžaduje budovanie rozsiahlych protihlukových opatrení.

#### **Väzby na inžinierske siete**

V rámci projektových prác boli v celom úseku zistené inžinierske siete, ktoré sa dostanú do kolízie počas výstavby diaľnice. V rámci stavby budú tieto preložené, resp. upravené tak, aby vlastná stavba diaľnice nenarušila ich prevádzkovanie, resp. užívanie. To sa týka hlavne vedení VVN, VN, NN, VO, diaľkových káblov, slaboprúdových a silnoprúdových káblov, plynovodov a vodovodov.

### **Väzby na rozostavané a pripravované úseky**

Pri realizácii úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica sa predpokladá na začiatku úseku plynulé napojenie na v predstihu vybudovanú stavbu diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto. Koniec riešeného úseku D3 sa pripojí na v predstihu vybudovanú stavbu D3 Oščadnica – Čadca, Bukov 2. profil.

### **Väzby na príľahlú cestnú sieť a miestne komunikácie**

Stavba diaľnice má veľký priamy vplyv na jestvujúce komunikácie, nakoľko je vedená v tesnom súbehu s jestvujúcou cestou I/11. Križované cestné komunikácie sa v nevyhnutnom rozsahu upravujú. V križovatke Krásno nad Kysucou je riešené napojenie na jestvujúci komunikačný systém t.j. cestu I/11, II/520 a III/2017 (01187). Stavbou rozdelené pozemky budú sprístupnené.

Prístup na stavenisko diaľnice D3 je možný po jestvujúcom komunikačnom systéme. Po ukončení výstavby bude riešená obnova krytov vozoviek, využívaných staveniskovou dopravou.

### **Koordinácia so zámermi iných stavebníkov**

V území dotknutom stavbou diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica sa stretávajú záujmy týchto stavebníkov:

#### *Železnice Slovenskej republiky*

„Program modernizácie tratí Bratislava - Žilina - Košice, Žilina - Bratislava" - porovnaním podkladov z trasy železničnej trate vyplynulo, že diaľnica D3 sa s touto stavbou nedostane do kolízie s výhľadovým zámerom „Optimalizácia systému vedenia vysokorýchlostných tratí na území SR, severo - južná trasa"

#### *Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Povodie Váhu Piešťany*

Výhľadovo je pripravovaná akcia „Vážska vodná cesta, severné prepojenie Váhu" - ku stretom s týmto zámerom nedochádza.

#### *Severoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.*

Kolízia v dotknutom území je s stavbou skupinového vodovodu „Štúdia Čadca - Svrčinovec - Čierne - Skalité, napojenie na skupinový vodovod Nová Bystrica - Čadca", projektom „Odkanalizovania Horných Kysúc" – v rámci úseku D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec.

Prienik stavieb je pri projektoch „Zásobovanie vodou, odkanalizovanie a čistenie vôd Stredné Kysuce" a „Zásobovanie vodou, odkanalizovanie a čistenie vôd regiónu Dolné Kysuce". Tieto stavby boli už čiastočne zrealizované. Riešenie bolo s investorom akcie (Severoslovenská vodárenská spoločnosť a.s. Žilina) konzultované a koordinované.

#### *Komad s.r.o. Krásno nad Kysucou*

V dotyku s preložkou cesty I/11 v Krásne nad Kysucou je priemyselný areál na ploche cca 30 ha, v ktorom pôsobí 10 subjektov. V areáli je predpokladaný rozvoj výroby a z toho vyplývajú zvýšené nároky na dopravné napojenie. Do spracovanej dokumentácie boli navrhnuté úpravy vstupov do areálu pri rešpektovaní terajších, aj výhľadových potrieb.

#### *Obec Kysucký Lieskovec*

V lokalite Hôrky pri diaľnici D3 sa uvažuje s rozvojom výrobnej a priemyselnej oblasti obce.

#### *Obec Dunajov*

Na pravom brehu rieky Kysuca sa uvažuje s rozvojom bytovej výstavby obce.

#### *Mesto Krásno Nad Kysucou*

V lokalite Lazy pod Lieskovinami sa uvažuje s ďalším rozvojom mesta a individuálnou výstavbou. Výstavbou diaľnice D3 a úpravou miestnych komunikácií pod mostom 212-00 sa vytvorili podmienky pre dobudovanie pripojenia z danej lokality na jestvujúcu cestu I/11.

### *Spoločnosť Lidl*

Spoločnosť Lidl plánuje v blízkosti diaľničnej križovatky v Krásne nad Kysucou výstavbu supermarketu. Z dôvodu koordinácie uvedenej investície prišlo k úprave niektorých vedení inžinierskych sietí vedúcich cez predmetný pozemok.

## **1.7 Údaje o prípadnom postupnom odovzdávaní častí stavby do užívania**

Vzhľadom k náročným technickým podmienkam nie je možné diaľnicu D3 odovzdávať po častiach a ani v polovičnom profile. Vyplýva to z veľmi náročných technických podmienok a opatrení, ako aj vzhľadom na plánovanú križovatku v Krásne nad Kysucou. Stavba môže ísť do užívania len ako celok, v celej vybudovanej dĺžke.

Predmetný úsek diaľnice je potrebné vybudovať pri koridore jestvujúcej cesty I/11 za plnej premávky. Princíp budovania je založený na dvoch základných krokoch – prvým je preložka cesty I/11 pre uvoľnenie staveniska na budovanie diaľnice, druhým krokom je budovanie vlastnej diaľnice D3.

Predpokladá sa postupné odovzdávanie úsekov preložky cesty I/11 t.j. objekty 110-00, 111-00, 112-00 a časť objektu 113-00 už po 1.roku výstavby. V dopravnom uzle Krásno nad Kysucou bude nutné pre odklon dopravy z jestvujúcej cesty I/11 prioritné vybudovanie diaľničného mosta 213-00 nad riekou Bystrica. V križovatkovom uzle Krásno sa budú postupne dávať do užívania aj miestne komunikácie a cesta II. a III. triedy.

Postupné odovzdávanie stavby do užívania bude závislé od požadovaného termínu výstavby diela a kapacít budúceho zhotoviteľa stavby.

## **1.8 Prehľad objektov podľa správcov a užívateľov**

Jednotlivé objekty stavby diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica budú po realizácii odovzdané nasledujúcim správcom resp. užívateľom:

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava  
PD Krásno n/K  
Lesy SR, OZ Čadca  
Slovenská správa ciest  
Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja  
Obec Kysucký Lieskovec  
Obec Dunajov  
Mesto Krásno nad Kysucou  
Komad, spol s r.o. Krásno nad Kysucou  
Stredoslovenské vodárne a kanalizácie, a.s.  
Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.  
Stredoslovenská energetika – Distribúcia, a.s.  
Slovak Telekom, a.s.  
Slovenský plynárenský priemysel - Distribúcia, a.s.  
Obec Ochodnica  
Vlastníci  
Obce  
Strabag, a.s.  
Skytoll, a.s.

## **2. TECHNICKÁ ČASŤ**

### **2.1 Charakteristika územia stavby**

#### **2.1.1 Umiestnenie stavby a popis staveniska**

Trasa diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica patrí podľa geomorfologického členenia do oblasti Slovensko – Moravských Karpát, celok Javorníky, podcelok Nízke Javorníky. Územie od Dunajova po Čadcu je súčasťou západného okraja oblasti Stredné Beskydy celok Kysucká vrchovina, podcelok Vojenné. Hydrologicky patrí územie k povodiu Váhu - rieka Kysuca so svojimi prítokmi odvádza zrážkové a podzemné vody z celého územia. Do Kysuce sa vlievajú v riešenom území dva významnejšie ľavostranné prítoky – potok Lodnianka pri Kysuckom Lieskovci a rieka Bystrica pri Krásne nad Kysucou.

Diaľnica je vedená v inundačnom území rieky Kysuca a po okrajových častiach svahov. Ich sklon dosahuje miestami aj viac ako 25°. Na začiatku úseku je trasa diaľnice vedená okolo zastavaného územia obce Kysucký Lieskovec, v strednom úseku okolo Dunajova a Krásna nad Kysucou, miestnej časti Blažkov a na konci úseku okolo priemyselnej časti mesta Krásno nad Kysucou a okraja obce Oščadnica.

Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je v nadväznosti na predchádzajúce úseky navrhnutá ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 24,5/100 (80). Parametre riešeného úseku vyhovujú návrhovej rýchlosti 100 km/hod takmer na celom úseku trasy. Výnimkou je len oblasť oproti Dunajovu a koniec úseku pri Oščadnici, kde vzhľadom na konfiguráciu terénu (horské územie) v súlade s STN 73 6101 bolo možné použiť nižšie technické parametre a návrhovú rýchlosť znížiť na 80 km/hod. Trasa diaľnice je prevažne vedená v tesnom súbehu s existujúcou cestou I/11. V stiesnených pomeroch vo viacerých úsekoch stavby sa cesta I/11 prekladá a diaľnica D3 využíva cestné teleso existujúcej cesty I/11.

Celková dĺžka úseku D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je (od km 22,300 po km 31,925) 9625 m. Súčasťou riešeného úseku je veľké ľavostranné odpočívadlo Krásno nad Kysucou a križovatka Krásno nad Kysucou.

Trasa diaľnice prechádza značne členitým terénom, v blízkom okolí inundácie rieky Kysuca. Územie tvoria prevažne poľnohospodárske pozemky, ktoré sú aj obrábané a využívané. Okrajovo trasa diaľnice prechádza aj zalesneným územím – svahoch pri Dunajove a Krásne nad Kysucou. Tieto však nie sú využívané na výrobu.

#### **2.1.2 Prehľad uskutočnených prieskumov**

V DÚR v rámci boli uskutočnené a doložené nasledovné podklady a prieskumy:

- dopravno-inžinierske podklady
- inžiniersko-geologický posudok
- pedologický prieskum
- dendrologický prieskum
- archeologický prieskum
- korózný a geoelektrický prieskum
- hluková štúdia
- emisná štúdia
- architektonický prieskum
- geodetický elaborát
- posúdenie vzájomného oslnenia
- priebeh hladín tokov

V DSP z roku 2010 sa uskutočnili nasledovné podklady a prieskumy:



- inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu
- inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín
- hluková štúdia
- imisná štúdia
- korózný a geoelektrický prieskum
- dopravno-inžinierske údaje
- pedologický prieskum
- archeologický prieskum
- podrobný inžiniersko-geologický prieskum

V súlade so Súťažnými podkladmi boli v predmetnej dokumentácii na stavebné povolenie v podrobnosti na realizáciu stavby vykonané nasledovné prieskumy:

- Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu,
- Inventarizácia a spoločenské hodnotenie drevín,
- Migračná štúdia,
- Hluková štúdia,
- Emisná štúdia,
- Vibračná štúdia
- Archeologický prieskum
- Doplnkový inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum
- Seizmický prieskum
- Pedologický prieskum
- Korózný a geoelektrický prieskum,
- Dopravno-inžiniersky prieskum, ako súčasť štúdie realizovateľnosti predmetného úseku diaľnice D3
- Posúdenie rizík voči klimatickým zmenám
- Primerané hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu európsky chránených území Natura 2000

### **2.1.3 Príprava na výstavbu,**

#### **Uvoľnenie pozemkov a objektov**

Základným predpokladom pre začatie výstavby je ukončené majetkové vysporiadanie. Zhotoviteľ je oprávnený realizovať stavebné práce len na pozemkoch, ktoré boli odovzdané do trvalého užívania obstarávateľom a na plochách dočasného a 1-ročného záberu. Plochy trvalého, dočasného a ročného záberu musia byť vytýčené a odovzdané zhotoviteľovi.

#### **Rozsah a spôsob vykonania demolácií**

Pre stavbu diaľnice bola identifikovaná potreba demolácie viacerých objektov. Samotná likvidácia odpadov, ako aj nevyhnutné podrobnosti sú riešené v jednotlivých objektoch demolácií. V trase je 6 objektov demolácií pozemných stavieb (prevažne drevené), 2 objekty demolácií mostov a jedno premiestnenie božej muky. Získaný materiál z demolácií objektov bude triedený a maximálnej možnej miere recyklovaný. Stavebná suť (omietka, murivo z tehly a kameňa, betón) sa predrví a použije do násypového telesa diaľnice. Kovy (oceľové a hliníkové plechy, prípadne káble) sa odovzdajú do zberných surovín. Drevený materiál sa ponúkne na energetické zhodnotenie v meste Krásno nad Kysucou a príľahlých obciach. Materiál nevhodný na recyklovanie (napr. asfaltové pásy, plasty, biologický odpad) sa odvezie na najbližšiu riadenú skládku.

#### **Rozsah a spôsob likvidácie porastov**

Pred výstavbou bude potrebné odstrániť stromy a kry rastúce mimo lesa (špecifikované v časti I.2 Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, Dopravoprojekt, a.s., 07/2023) a stromy rastúce v lese (plocha LPF špecifikovaná v majetkoprávnej dokumentácii, resp. dokumentácii na vyňatie). Drevná hmota - pne stromov budú po výrube odovzdané NDS, korene stromov a kroviny

budú umiestnené na evidovanú skládku odpadov. Drevná hmota, ktorá nebude využitá, sa zlikviduje štiepkovaním.

Likvidácia porastov bude vykonaná podľa postupu a potrieb stavby na uvoľňovanie staveniska.

Inventarizované dreviny predstavujú krajinotvornú zeleň, brehovú zeleň a cestnú zeleň. Celkovo je z dôvodu výstavby diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Ošadnica potrebné odstrániť 11 392 ks stromov a 80 458 m<sup>2</sup> kríkových porastov. Do krajinotvornej zelene bolo celkovo začlenených 8 616 ks stromov a 59 583 m<sup>2</sup> kríkových porastov. Do brehovej zelene bolo celkovo začlenených 681 ks stromov a 4 535 m<sup>2</sup> kríkových porastov. Do cestnej zelene bolo celkovo začlenených 2 095 ks stromov a 16 340 m<sup>2</sup> kríkových porastov.

### **Ochranné pásma, chránené objekty**

V priestore staveniska sú evidované ochranné pásma ciest, inžinierskych sietí, železničnej trate ŽSR, ochranné pásma vodných zdrojov. Podmienky dodržiavania uvedených ochranných pásiem sú zrejmé z príslušných zákonných predpisov a noriem.

### **Preložky podzemných a nadzemných vedení inžinierskych sietí**

V rámci stavby diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Ošadnica budú všetky dotknuté inžinierske siete preložené, resp. upravené tak, aby zodpovedali príslušným normám a predpisom. Jedná sa o preložky silnoprúdových elektrických vedení nadzemných i podzemných, preložky slaboprúdových a oznamovacích vedení nadzemných aj podzemných, preložky potrubných vedení - kanalizácie, vodovody, plynovody.

Zhotoviteľ je povinný pred začiatkom stavebných prác zabezpečiť vytýčenie všetkých inžinierskych sietí v území ich správcami, resp. poverenými organizáciami (je vhodné aby sa zamerania sietí, zúčastnili aj ich správcovia).

Pri všetkých inžinierskych sieťach sa práce musia vykonávať tak, aby bolo dodržané príslušné ochranné pásmo. Pri prácach v ochrannom pásme inžinierskych sietí je potrebné dodržať príslušné predpisy a podmienky správcu. V každom prípade je nutné správcu siete pred začatím stavebných prác kontaktovať a uskutočniť obhliadku miesta výskytu siete.

### **Opatrenia pri príprave staveniska a v priebehu výstavby stavby**

Výstavba v dotyku s CHKO Kysuce si vyžaduje dôsledné dodržiavanie vymedzených trvalých resp. dočasných záberov. Biotopy (bývalé genofondové lokality) GL 173 Horné vežiská, katastrálne územie Kysucký Lieskovec, GL 66 Jozefíkov, katastrálne územie Krásno nad Kysucou a GL 65 Brezinky, katastrálne územia Krásno nad Kysucou a Ošadnica budú na začiatku výstavby oplotené.

Prekládky inžinierskych sietí tvoria prvý krok výstavby, po ktorom je možné rozvinúť stavebné práce na hlavných stavebných objektoch. Rozsah preložiek a postup pri ich realizácii je podrobnejšie uvedený pri jednotlivých objektoch nadzemných a podzemných inžinierskych sietí - vodovodov, plynovodov, energetických vedení, telekomunikačných vedení.

Dopravné trasy počas výstavby využívajú sieť jestvujúcich pozemných komunikácií, ktorá je doplnená o dočasné prístupové cesty. Dočasné komunikácie sa na konci výstavby zrušia. Na stavbou využívaných cestných komunikáciách sa vykoná obnova krytu vozovky.

Úpravy vodných tokov sú navrhnuté na prítokoch rieky Kysuca pri kolíziách s trasou diaľnice, aj preložkou cesty I/11. Špecifikom stavby je tesný súbeh diaľnice D3 s jestvujúcou cestou I/11, realizácia bude po viacerých etapách za plnej premávky. Dopravné obmedzenia na ceste I/11 budú vyznačené prenosným dopravným značením a svetelnou signalizáciou.

## **2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebno-technické riešenie stavby**

### **2.2.1 Zdôvodnenie urbanistického, výtvorného a stavebno-technického riešenia stavby**

Navrhovaná diaľničná stavba v úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je v Slovenskej republike súčasťou diaľničného ťahu D3 Hričovské Podhradie - hranica SR/PR. Po dobudovaní bude diaľnica aj súčasťou medzinárodnej európskej cesty E 75, ktorá spája oblasti severného Poľska (Baltické more) s južnými oblasťami Grécka (Stredozemné a Egejské more). Prechádza v trase Gdaňsk - Katowice - Čadca - Žilina - Bratislava - Budapešť - Beograd - Skopje - Athény. Cesta E 75 je zároveň aj súčasťou transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever - juh.

Výstavba riešeného úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica, prezentovaného v predkladanej dokumentácii, predstavuje vážny zásah do existujúceho prostredia krajiny a preto bolo potrebné pri trasovaní vziať do úvahy nielen faktory urbanistické, dopravno-prevádzkové, stavebno-technické a ekonomické, ale aj zohľadniť vplyv na krajinotvorbu, životné prostredie a estetické i účelné začlenenie stavby do prírodného prostredia. Ďalej bolo potrebné vychádzať z polohy existujúcej zástavby dotknutých sídelných útvarov, poľnohospodárskych areálov, zo zložitých terénnych prírodných podmienok a geologickej stavby územia, z polohy rozhodujúcich inžinierskych sietí a zariadení, ako aj z opodstatnených požiadaviek dotknutých orgánov a organizácií a odporúčaní „Záverečného stanoviska“.

Pri zohľadnení všetkých uvedených faktorov vplývajúcich na priestorové vedenie trasy, hlavným činiteľom vo vymedzenom koridore ostala konfigurácia značne členitého terénu, okolitá zástavba a normou požadované návrhové technické parametre pre diaľničný typ komunikácie. Zohľadňujúc tieto podmienky bola navrhnutá trasa budúcej diaľnice s maximálnym možným prispôbením sa ku existujúcemu terénu, s prihliadnutím na dopravné koridory a tiež so snahou o minimalizáciu zásahu do obytných súborov dotknutého mesta Krásno nad Kysucou a obce Kysucký Lieskovec, ako aj priľahlých vodných tokov Kysuce, Bystrice a ďalších menších tokov. Rozhodujúcim činiteľom pri návrhu trasy bolo zachovanie, resp. zvýšenie „geotechnickej“ stability predmetného územia, ktoré je postihnuté rozsiahlymi svahovými deformáciami, či už potenciálnymi alebo aj aktívnymi. Treba zdôrazniť, že geologická stavba predmetného územia je pre zložitú líniovú stavbu diaľnice veľmi nepriaznivá a vyžiada si mimoriadne náročné a nákladné technické opatrenia (múry, mosty, sanácie území) pre zabezpečenie jej funkčnosti a životnosti, ako aj pre zabezpečenie stability celého dotknutého územia.

Realizáciou diaľnice sa uskutočnia zásadné terénne úpravy, násypy, zárezy a množstvo múrov, ktoré budú mať značný vplyv na scenériu krajiny. Diaľnica je najintenzívnejšie vnímaná, ak je vedená na mostnom objekte, resp. v násype. Násypy, hoci splývajú s terénom majú silný bariérový efekt. Z toho dôvodu sme sa snažili eliminovať vysoké násypy a nahrádzať ich mostnými objektami, aj z dôvodu prevedenia biokoridorov. Protihlukové steny na mostných objektoch sú navrhnuté ako priehľadné, na diaľničnom zemnom telese a konštrukciách múrov ako nepriehľadné pohltivé. Aj pri zohľadnení všetkých uvedených faktorov vplývajúcich na priestorové vedenie trasy diaľnice, hlavným činiteľom vo vymedzenom koridore ostala konfigurácia značne členitého terénu a normou požadované návrhové technické parametre pre tento druh komunikácie.

V trase riešeného úseku diaľnice je jedna diaľničná križovatka Krásno nad Kysucou. Rieši v danom dopravnom uzle v meste Krásno nad Kysucou prepojenie vetiev diaľničnej križovatky, cesty I/11, cesty II/520 a cesty III/2017 prostredníctvom veľkej okružnej križovatky s 5-timi ramenami.

Súčasťou vybavenosti diaľnice je aj ľavostranné Krásno nad Kysucou, pričom pravostranné odpočívadlo Oščadnica je súčasťou nasledujúceho úseku D3 spolu so strediskom správy a údržby. Súčasťou odpočívadla sú zelené plochy a drobná architektúra v oddychovej zóne.

Trvalé mostné objekty v počte 22 sú prevažne predpäté železobetónové, rôznych typov konštrukcií s vyváženými tvarmi nad príslušnými prekážkami. V rámci stavby sa rekonštruujú dva jestvujúce nad diaľnicou.

Oporné a zárubné vzhľadom na stiesnené podmienky v horskom území sú použité v rozsiahlom meradle. Lícne strany sú tvorené kameňom, pohľadovým betónom, resp. betónovými nosnými pohľadovými prvkami.

Vozovka diaľnice je navrhnutá ako polotuhá s asfaltobetónovým krytom. Vysoké násypy a hlboké zárezy zemného telesa diaľnice budú zatrávnené a vysadené kríkmi podľa správcom odsúhlasených vegetačných úprav.

Na začiatku úseku je v km 24,300 navrhnutý ekodukt ponad diaľnicu D3 a existujúcu cestu I/11.

### **2.2.2 Riešenie dopravných problémov, prístup na stavbou rozdelené pozemky**

V predmetnom úseku je doprava v súčasnosti vedená po existujúcej ceste I/11, ktorá v zložitom horskom teréne v tesnom súbehu s riekou Kysuca, v časti trasy aj v súbehu so železničnou traťou. Po oboch stranách komunikácie sa nachádza údolná niva rieky Kysuca a svahy priľahlých horských masívov Kysuckej vrchoviny.

Diaľničný úsek Kysucké Nové Mesto – Ošadnica bude po vybudovaní plniť, spolu s nadväzným a do výstavby pripravovanými úsekmi D3, aj funkciu dopravného prepojenia hlavného mesta a oblastí Považia s regiónom Kysúc. Zároveň sa dosiahne aj plynulejšie, rýchlejšie a bezpečnejšie prepojenie priemyselných centier – krajského sídla Žilina a okresných sídiel Kysucké Nové Mesto a Čadca s výhľadovým napojením aj zahraničných centier v Poľsku (Žiwiec, s pokračovaním na Krakow resp. Katowice) a Českej republike (Ostrava s okolitou aglomeráciou). Dobudovaním celého diaľničného Žilina – Kysucké Nové Mesto - Čadca – Svrčinovec – Skalité – Zwardoň (PL) spolu s a rýchlostnou cestou R5 Svrčinovec - hranica SR/ČR (Mosty u Jablunkova) sa celkove zlepšia dopravno prevádzkové podmienky pre tranzitnú dopravu na tomto pre Slovensko najdôležitejšom ťahu v smere sever - juh.

Trasa diaľnice D3 je navrhnutá v súlade s územným plánom VÚC Žilinský kraj, ktorého záväzná časť bola daná vyhlásením vlády SR č.223/1998 z 26. mája 1998.

Stavbou rozdelené pozemky sú sprístupnené preložkami lesných, poľných a účelových ciest. V trase riešeného úseku diaľnice je jedna diaľničná križovatka (Krásno nad Kysucou), zabezpečujúca napojenie na jestvujúcu cestu I/11, cesty II/520 a III/2017. Plochy pre statickú dopravu sa v riešenom úseku diaľnice nachádzajú na odpočívadle Krásno nad Kysucou.

Pre blízkosť tunelu Horelica na nadväzujúcom úseku bude diaľnica D3 vybavená premenlivým dopravným značením osadeným na portáloch. Pri zatvorení predmetného tunelu sa doprava z diaľnice D3 odkloní na cestu I/11 v križovatke Krásno nad Kysucou.

### **2.2.3 Úpravy plôch, sadové a vegetačné úpravy, drobná architektúra, oplotenie**

Súčasťou stavby diaľnice D3 sú aj nespevnené plochy, ktoré je potrebné z dôvodu začlenenia technického diela a ochrany plôch pred eróziou primerane upraviť.

Rekultivačné oparenia na plochách dočasných záberov sú riešené v objektoch 052-01 a 052-02. Vegetačné úpravy sú navrhnuté v objektoch 031-00 a 032-00.

Všetky plochy svahov diaľničného telesa resp. dosypy sa opatria hydroosevom a budú zatrávnené. Na časti svahov diaľničného telesa a v križovatke Krásno nad Kysucou sa zrealizujú vegetačné úpravy. Výber druhovej skladby stromov a krov je orientovaný na pôvodné typické druhy riešeného územia.

Aby boli navrhnuté úpravy čo najskôr funkčné, je nutné urobiť vegetačné úpravy bezprostredne po ukončení výstavby technickej časti, prípadne počas jej výstavby, ale v zodpovedajúcom

agrotechnickom termíne. Skorou výsadbou na nových plochách ihneď po ukončení výstavby sa zamedzí osídleniu upravovaných plôch inváznymi druhmi bylín (zaburinenie). Preto je nutné urobiť zatrávnenie okamžite po ukončení stavebných prác na diaľničných svahoch

Na základe posúdenia pôdných, klimatických podmienok stanovišťa a dendrologického prieskumu boli vytipované nenáročné druhy drevín, ktoré sú pôvodné v koridore diaľnice a za určitých podmienok - dodržanie technológie výsadby sú schopné vytvoriť dostatočnú hmotu zelene. Výber druhov drevín, ktoré budú použité vo vegetačných úpravách, je uvedený v dokumentácii objektu Vegetačné úpravy.

Drobnú architektúru tvoria menšie konštrukcie v trase diaľnice. Aj keď sú prevažne z betónu, snahou je v maximálnej miere používať prírodné materiály kameň (časť líca oporných a zárubných múrov, úpravy tokov). Ďalej je to architektúra navrhnutá na ľavostrannom odpočívadle v Krásne nad Kysucou. V trase je taktiež navrhnuté množstvo protihlukových stien, ktoré riešia samostatné objekty. Celková dĺžka protihlukových stien 14 140 m.

Oplotenie bude umiestnené v zásade na hranici trvalého záberu, t.j. 0,60 m od päty násypu, resp. hrany zárezu, alebo hrany priekopy. V mieste mostných objektov na diaľnici bude oplotenie vedené okolo kužeľov násypu pri krajnej opore po priemet mosta, v mieste mostov nad diaľnicou bude oplotenie vyvedené až ku krajnej opore mosta. V súbehu diaľnice a súbežných komunikácií bude oplotenie umiestnené medzi diaľnicou a príslušnou komunikáciou. V oblasti križovatiek bude oplotenie sledovať hranice vonkajších svahov príslušných vetiev križovatiek.

V miestach, kde objekty zasahujú do oplotených objektov, je potrebné zrealizovať pred začatím výstavby demolácie existujúceho oplotenia v potrebnej miere a po ukončení výstavby objektu vybudovať adekvátne náhradné oplotenie. V niektorých lokalitách sa vybuduje aj dočasné oplotenie, slúžiace na ohradenie pozemkov počas výstavby objektov, ktoré sa po skončení výstavby odstráni a vybuduje sa nové náhradné oplotenie.

Trvalé oplotenie diaľnice a náhradné oplotenia súkromných pozemkov, narušené stavbou diaľnice, sú obsahom samostatných objektov 301-00, 302-00 a 303-00.

Dočasné oplotenie celého staveniska sa, vzhľadom na líniový charakter stavby a rozsah stavby, nenavrhuje. Dočasné oplotenie je však nutné vybudovať pri všetkých stavebných dvoroch. V rámci stavby sa uvažuje, že počas výstavby bude vždy a všade oplotenie staveniska nepriehľadné. Rovnako je nutné zabezpečiť dočasné oplotenie (vyznačenie páskou) stavebných jám, rýh a rozostavaných konštrukcií v dotyku s pešími koridormi, resp. zastavanými územiami obcí.

Oplotenia stavebných dvorov a zariadení staveniska, ako aj dočasné ochranné oplotenia sa vybudujú ako súčasť zariadenia staveniska. Zhotoviteľ musí oplotenie príslušných častí staveniska udržiavať funkčné počas celej doby jeho užívania.

V rámci stavby sa uvažuje, že počas výstavby bude vždy a všade oplotenie staveniska nepriehľadné a to aj v prípade, že sa jedná o dočasné oplotenie ako staveniska tak dočasné oplotenie súkromných pozemkov.

#### **2.2.4 Starostlivosť o životné prostredie**

Starostlivosť o životné prostredie, potreba opatrení na elimináciu, minimalizáciu alebo kompenzáciu negatívnych účinkov stavby na jednotlivé zložky ŽP bola predmetom podmienok Záverečného stanoviska MŽP SR a MDPT SR a následne aj Územného rozhodnutia. Ochrana životného prostredia a konkrétny návrh opatrení sa na predmetnej stavbe dá vyjadriť nasledovným okruhom opatrení:

##### **Opatrenia na ochranu proti hluku počas výstavby a v prevádzke**

Na elimináciu hluku z prevádzky na jednotlivých komunikáciách sú pozdĺž trasy navrhnuté protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien na základe výsledkov z hlukovej štúdie



spracovanej pre potreby tejto dokumentácie (Hluková štúdia, Dopravoprojekt, a.s. 11/2023). Protihlukové steny pozostávajú z nosnej časti a z výplňových panelov, ktoré môžu byť pohltivé jednostranne, odrazivé (mosty), alebo obojstranne pohltivé. Celková dĺžka protihlukových stien 14 140 m.

Navrhované protihlukové opatrenia sú prioritne vo forme protihlukových stien. Nepredpokladá sa, že vplyv železničnej dopravy bude mať dopad na rozsah uvedených protihlukových stien. Priehľadné protihlukové steny musia byť bez zásahu do parametrov samotnej protihlukovej steny zhotovené z ohľadom na možné kolízie s vtákmi.

Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp hluková štúdia konštuje, že z hľadiska prevádzky samotnej navrhovanej cestnej siete dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku v okolí celého riešeného úseku trasy diaľnice D3.

Hluková štúdia odporúča realizovať okrem primárnych opatrení vo forme protihlukových stien realizovať aj sekundárne opatrenia t.j. opatrenia na fasádach rodinných domov tak aby bolo ochránené „vnútorné prostredie“. Z grafických výstupov tejto hlukovej štúdie možno prípadné sekundárne fasádne protihlukové opatrenia orientačne určiť podľa priebehu izofón v miestach prekročených hladín hluku pred dotknutými objektmi. Ide o značné množstvo nehnuteľností ktoré spadajú do tejto kategórie, čo by predstavovalo významný finančný náklad ako aj zásah do existujúcich nehnuteľností.

V zásade by bolo najkorektnejšie vyčíslieť vynútené sekundárne a iné možné opatrenia až na základe meraní hluku (monitoringu hluku) po sprevádzkovaní tejto investície, ktoré by in situ určili rozsah a potrebu riešenia týchto opatrení na budovách. A teda meraním po realizácii stavby by sa overila vzduchová nepriezvučnosť okien chránených vnútorných priestorov a v prípade potreby by sa okná vymenili za okná s požadovanou hodnotou vzduchovej nepriezvučnosti. Fasády týchto miestností sa v súčinnosti s protihlukovou úpravou dopĺňajú aj o prídavný systém vetrania.

Počas výstavby predmetnej investície možno očakávať zvýšenie hladín hluku spôsobenej činnosťou stavebných mechanizmov v priestore staveniska. Tento vplyv však bude obmedzený na priestor stavby a časovo obmedzený na dobu výstavby, predovšetkým v čase terénnych úprav a zemných prác.

Počas výstavby je potrebné zabezpečiť vhodnou organizáciou práce minimalizáciu prejazdov ťažkých mechanizmov intravilánom a tak eliminovať negatívne účinky hluku, vibrácií, exhalátov a prachu. Vylúčiť prácu v nočných hodinách a v dňoch pracovného pokoja v blízkosti sídiel.

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

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 – 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 – 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku z tab. 1 pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády č. 26/2006 sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Z uvedeného je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie,

sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku.

V štádiu spracovania projektu, nie je možné uviesť presné typy nákladných vozidiel, stavebných strojov a ďalších zariadení, ktoré budú zdrojom hluku na tejto stavbe. Dodávateľ stavby je povinný riadiť sa zákonnými odporúčaniami pre spôsobilý technický stav všetkých stavebných zariadení.

### **Opatrenia na elimináciu účinkov počas vibrácií najmä počas výstavby**

Pre tento projekt spracovaná Vibračná štúdia (časť I.6 Vibračná štúdia, INSL spol. s r.o., 12/2022) popisuje možné vplyvy vybraného úseku diaľnice D3 v etape výstavby a v etape prevádzky na okolie v dôsledku mechanického kmitania a otrasov spôsobovaného stavebnou činnosťou a automobilovou dopravou. Mechanické kmitanie a otrasy, ktoré sa môžu prenášať dostavebných objektov a obytných budov, sú pri výstavbe diaľnic vyvolané vonkajšími zdrojmi – stavebnými aktivitami, rozrušovaním podlažia, zhutňovaním návozov a živičných povrchov, zatĺkaním pilot a Larsenových stien, prejazdami nákladných vozidiel a ťažkej techniky po nerovnom povrchu. Počas prevádzky diaľnice sú zdrojom mechanického kmitania najmä prejazdy vozidiel cez výtlky, mostné závery, praskliny v živičnom povrchu a opravy živičného povrchu vibračným zhutňovaním. Objektívne posúdenie vplyvov kmitania vyvolaného posudzovanou činnosťou v sledovanom území vychádza z analýzy zdrojov kmitania prenášaného do základovej pôdy, posúdenia odozvy budov na vyvolané budenie, posúdenia možných vplyvov na citlivú techniku a vplyvov na zdravie obyvateľov.

Na minimalizáciu negatívnych dopadov technickej seizmicity z výstavby a prevádzky posudzovaného úseku diaľnice D3 na objekty a zdravie obyvateľov je potrebné obmedziť, alebo vylúčiť vplyv niektorých zdrojov vibrácií na objekty v okolí stavby diaľnice v závislosti na ich polohe.

Pri zhutňovaní násypov a živičných povrchov diaľnice, križovatkových vetiev a ďalších upravovaných ciest súvisiacich so stavbou diaľnice vrátane dočasných stavebných komunikácií vo vzdialenostiach menších ako 12 m od obývaných domov navrhujeme vylúčiť použitie vibračných zhutňovacích valcov. Ďalšie navrhované opatrenia sú uvedené vo vibračnej štúdii, ktorá je prílohou tejto dokumentácie.

- km 23,00 až 23,03 vpravo - Kysucký Lieskovec

Vo vzdialenostiach menších než 20 m od rodinných domov č. 67 a č. 138 vylúčiť použitie búracích kladív s energiou  $E > 18$  kJ.

- km 26,43 až 26,46 vpravo – Krásno n. Kysucou – Blažkov

a) Pri výstavbe oporného múru a protihlukových stien navrhujeme vylúčiť použitie pilotážnych kladív a baranidiel s energiami vyššími než 30 kJ.

b) Počas prevádzky diaľnice kontrolovať uzavretosť živičného povrchu, v prípade vzniku porúch je nutné ich neodkladne opravovať.

- km 27,24 až 27,27 vpravo – Krásno n. Kysucou – Blažkov

a) Pri výstavbe oporného múru a protihlukových stien navrhujeme vylúčiť použitie pilotážnych kladív a baranidiel s energiou vyššou než 10 kJ.

b) Počas prevádzky diaľnice navrhujeme kontrolovať uzavretosť živičného povrchu pravého jazdného pásu, v prípade vzniku porúch ich navrhujeme neodkladne opravovať.

- km 30,64 až 30,79 – Krásno nad Kysucou

a) Pri výstavbe protihlukových stien vľavo navrhujeme vylúčiť použitie pilotážnych kladív s energiou vyššou než 18 kJ.

b) Mostné závery navrhujeme riešiť s ohľadom na nízke prevádzkové vibrácie (napríklad hrebeňové mostné závery) s vertikálnou diferenciou osadenia < 15 mm.

c) Úpravu miestnej komunikácie vpravo od diaľnice (v blízkosti rodinného domu č. 1412) navrhujeme vykonávať bez použitia baranidiel alebo pilotážnych kladív s energiou vyššou než 70 kJ.

- km 30,80 až 30,85 vľavo – Krásno nad Kysucou

Pri výstavbe križovatkovej vetvy od mosta ku kruhovému objazdu v úseku km 0,01 až 0,15 navrhujeme vylúčiť použitie búracích kladív s energiou vyššou než 37 kJ vo vzdialenosti menšej než 15 m od rodinných domov č. 288 a č. 915.

### **Opatrenia na zamedzenie prašnosti najmä počas výstavby**

Pre tento projekt je spracovaná Emisná (rozptylová) štúdia (časť I.5 Emisná štúdia, INSL spol. s r.o., 12/2022) ako predikcia emisnej situácie v okolí vybraného úseku diaľnice D3 v etape výstavby a v etape prevádzky. Štúdia je vypracovaná z dôvodu potreby predikcie imisnej záťaže stavbou dotknutého životného prostredia.

#### **Emisie počas výstavby**

Počas výstavby sa predpokladá pohyb mechanizmov a nákladných vozidiel po nespevnených prevažne štrkových cestách. Pro danom pohybe budú vznikať prevažne emisie TZL vo vyššej miere. Ďalším zdrojom emisií počas výstavby budú sklady sypkého materiálu a drvenie materiálu kameniny na menšie frakcie za vzniku TZL(PM10), ktoré budú emitované do okolitého ovzdušia.

Navrhované opatrenia počas výstavby.

Pre zníženie emisií zo stavebnej dopravy navrhujeme pravidelne kropiť a zvlhčovať stavebné komunikácie vodou pre zníženie vírenia prachových častíc.

Pre zníženie emisií zo skládok sypkého materiálu a z drvenia kameniny navrhujeme inštalovať zvlhčovacie zariadenia drvenej kameniny vodou a inštalovať tieto drviace zariadenia a skládky sypkého materiálu čo najďalej od zastavaných obytných oblastí.

Intenzitu znečistenia je možné minimalizovať opatreniami, ktoré sú charakterizované v prílohe č.3 k vyhláske MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti II. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.

- Zariadenia na výrobu, úpravu, dopravu prašných materiálov je potrebné zakapotovať. Ak nemožno zabezpečiť prachotesnosť, je potrebné prašnosť v čo najväčšej miere obmedzovať.
- Používať strojové a technické vybavenie prispôbené sypanému materiálu, napríklad uzatváracie drapáky.
- Pri plnení síl prašnými látkami (napr. cement) je potrebné zachytávať vytláčaný vzduch pomocou airbagov alebo ho odvádzať na odprášenie.
- Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.
- Dopravné cesty a manipulačné plochy je potrebné pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie rozprašovaniu alebo obmedzenie rozprašovania.
- Pri skladovaní a skládkovaní prašných materiálov je potrebné vykonať opatrenia, ako napríklad
  - o skladovať prašné materiály najmä v silách,
  - o zastrešiť a uzatvoriť sklad prašných materiálov zo všetkých strán,
  - o zakryť povrch skladovaných a skládkovaných prašných materiálov.
- f) udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu uskladnených prašných materiálov.

Realizované opatrenia musia zabezpečiť nevyhnutnú možnosť manipulácie s materiálom s ohľadom na konkrétny technologický proces.

Všetky tieto opatrenia prispievajú ku zníženiu emisií hlavne resuspendovaných častíc z cestnej dopravy a veternej erózie.

Počas prevádzky stavby sa vplyv minimalizuje navrhnutými vegetačnými úpravami. Vybudovanie a inštalácia protihlukových stien v kritických úsekoch pred obytnou zónou trvalého výskytu obyvateľstva bude priaznivo pôsobiť na rozptyl emisií

Z hľadiska emisnej situácie mobilných resp. líniových zdrojov je to dôsledné uplatňovanie kontroly technického stavu vozidiel z hľadiska emisií. V budúcnosti sa počíta s vývojom kvalitnejších pohonných hmôt a s využívaním naftových katalyzátorov a so stúpajúcou cenou pohonných hmôt v dlhodobom horizonte aj so zavádzaním hybridných vozidiel či iných alternatívnych riešení.

### **Spôsob odstraňovania odpadov počas výstavby a v prevádzke**

Pri výstavbe predmetnej diaľnice budú vznikať stavebné odpady. Tieto sú v súlade so zákonom NR SR č.79/2015 Z.z o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (§77) definované ako odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb (udržiavacie práce), pri úprave (rekonštrukcii) stavieb alebo odstraňovaní (demolácii) stavieb. Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie na výstavbu, údržbu, rekonštrukciu alebo demoláciu komunikácií a plní povinnosti podľa § 14 zákona.

Nakladanie s odpadom je zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa. Realizátor stavby ako pôvodca a držiteľ stavebného odpadu, je povinný stavebné odpady pri svojej činnosti a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií. Odpady, ktoré vzniknú výstavbou komunikácie budú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby, aj počas prevádzky bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo. Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe sú:

- predchádzanie vzniku odpadov,
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov,
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov.

Predchádzať vzniku odpadov je v tomto prípade možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby.

Odpady vznikajúce počas výstavby a prevádzky cestného obchvatu zhodnocovať alebo zneškodňovať v súlade so zákonom o odpadoch. Prednostne zabezpečovať zhodnocovanie odpadov vznikajúcich pri výstavbe a prevádzke cestného odpadu. Zabezpečiť nakladanie s odpadmi oprávnenou osobou na nakladanie s príslušným druhom odpadu.

Každý je povinný nakladať s odpadom alebo inak s ním zaobchádzať takým spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie, a to tak, aby nedochádzalo k

- riziku znečistenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín a živočíchov,
- obťažovaniu okolia hlukom alebo zápachom a
- nepriaznivému vplyvu na krajinu alebo miesta osobitného významu.

Podľa Programu odpadového hospodárstva SR je potrebné pri nakladaní s odpadmi vznikajúcimi pri výstavbe cesty uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zhodnocovanie odpadu je činnosť, ktorej hlavným výsledkom je prospešné využitie odpadu za účelom nahradiť iné materiály vo výrobnej činnosti alebo v širšom hospodárstve alebo pripravenosť odpadu na plnenie tejto funkcie. Zhodnocovanie odpadov sa vykonáva ako materiálové alebo energetické zhodnocovanie. Zneškodňovanie odpadu je každá činnosť, ktorá nie je zhodnocovaním, aj vtedy, ak je druhotným výsledkom činnosti spätné získanie látok alebo energie.

Stavebné odpady, ktoré vzniknú pri demolácií a rekonštrukcii komunikácií budú materiálovo zhodnotené pri výstavbe a rekonštrukcii § 77 Zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Pre štádium výstavby vypracuje stavebník komunikácie program nakladania s odpadom. Tento má byť vypracovaný v súlade s požiadavkami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a Vyhlášky č. 371/2015 Z.z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať, resp. doplniť podľa zmeny legislatívnych predpisov prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi, ako aj havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál a materiál z demolácií neznečistený škodlivinami. Odpad zahŕňajúci vybúraný a vyzískaný materiál sa predpokladá zhodnocovať prevažne v rámci stavby, pričom sa s ním bude nakladať nasledovne:

- štrkodrvina a štrkopiesok z podkladov vybúraných jestvujúcich ciest sa zabuduje do zemných telies cestných objektov
- asfaltobetón - všetky asfaltové vrstvy vybúraných vozoviek sa odstránia technológiou frézovania a je možné ich znovu použiť do nových vozoviek. Druhou možnosťou je ponúknuť daný frézovaný asfaltobetónový materiál správcovi na zhodnotenie,
- vyrúbaná zeleň z TZ i DZ bude odovzdaná NDS a.s.
- pne stromov budú odovzdané NDS a.s., vetvy konárov stromov a krovín z výrubu budú umiestnené na evidovanú skládku odpadov. Drevná hmota, ktorá nebude využitá, sa zlikviduje štiepkovaním. Nakladanie s týmto materiálom sa musí zdokumentovať, je zakázané páliť pne, vetvy stromov a krovín na stavenisku.
- kovové konštrukcie a vodiče z demontovaných vedení sa odovzdajú majiteľovi resp. správcovi danej siete na miesto, ktoré určí. Je nutné počítať s väčšou rozvoznou vzdialenosťou - skladovacie kapacity správcov sietí sú prevažne centralizované. Krajné riešenie (ak správca vedenia odmietne materiály zo svojich sietí) je odovzdať ich do najbližšej zberne surovín,
- vhodná zemina z výkopových prác jednotlivých objektov sa zabuduje do násypu cestného telesa, prípadne sa spolu s nevhodnou zeminou upraví a zabuduje do sendvičového vrstevnatého zemného telesa diaľnice. Pre umiestnenie recyklačných strojov a zariadení počas celej výstavby je určená plocha na hlavnom stavebnom dvore.
- prebytočná neznečistená výkopová zemina nevhodná na zabudovanie do násypu sa môže použiť na vykonanie terénnych úprav uvedených v stavebnom zákone, len na základe rozhodnutia príslušného stavebného úradu

Nebezpečné odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa zneškodňujú termickým spaľovaním, biodegradáciou, alebo využitím ako druhotné suroviny. Odpad musí byť vytriedený a podľa jednotlivých druhov zhromažďovaný. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť označenie nebezpečných odpadov nachádzajúcich sa v kontajneroch, nádobách, skladovacích a manipulačných miestach identifikačným listom nebezpečného odpadu. Obaly musia byť pevné a nepriepustné, aby vydržali namáhanie pri skladovaní, preprave a uložení. Odpady sa musia baliť bezpečne a podľa účelu ďalšieho nakladania s nimi.

Pre nebezpečné odpady musí byť zabezpečená analýza ich vlastností oprávnenou osobou za účelom určenia podmienok nakladania s nimi, resp. z hľadiska spôsobu ich zneškodnenia. Nebezpečný odpad môže byť odovzdaný na ďalšie nakladanie či likvidáciu výlučne len odberateľovi s písomným oprávnením - rozhodnutím na nakladanie s nebezpečným odpadom,



vydaným príslušným orgánom štátnej správy odpadového hospodárstva, alebo Ministerstvom životného prostredia SR. Uvedené rozhodnutie musí byť založené v dokumentácii evidencie odpadov zhotoviteľa stavby.

Odpady produkované počas výstavby a prevádzky sa zaraďujú do kategórií a druhov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov. Jednotlivé druhy odpadov sa zaraďujú do skupín a podskupín odpadov.

V zmysle zákona o odpadoch 79/2015, §77 ods.3 je za nakladanie s odpadmi zodpovedný ten pre ktorého bolo vydané stavebné povolenie.

Počas výstavby bude vedená evidencia všetkých druhov odpadov v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. („Evidenčný list odpadu“), sumárne „Hlásenie o vzniku odpadu a nakladaní s ním“ bude predložené príslušnému obvodnému úradu ku kolaudácii stavby.

### **Spôsob zachytenia a odstránenia ropných látok z odvodňovacích systémov**

V zmysle „Zákona o vodách“ č.364/2004 je voda zo zrážok, ktorá nevsiakla do zeme označená ako voda z povrchového odtoku. Je to najmä voda z pozemných komunikácií pre motorové vozidlá pretože tu existuje riziko kontaminácie ropnými látkami. Stokové siete diaľničnej kanalizácie, ktoré slúžia na ich zachytávanie, musia mať vybudované zariadenie na zachytenie plávajúcich látok a zariadenia na zachytenie škodlivých látok. Vtedy je možné povoliť vypúšťanie vôd do povrchových vôd.

Odvodnenie povrchových vôd je navrhnuté v zásade dvomi spôsobmi. V prvom rade je potrebné zabezpečiť odvedenie povrchových vôd z príslušného územia a z telesa diaľnice a ostatných komunikácií. Toto je zabezpečené návrhom systému nadzárezových priekop a priekop, ktoré sú súčasťou zárezových, prípadne aj násypových úsekov. Do nich budú odvádzané dažďové vody z terénu, z telesa a z nespevnených plôch komunikácií. Tieto vody budú pomocou priekop a priepustov odvedené do príslušného recipientu.

Ďalšie povrchové vody budú vody zo spevnených plôch vozoviek diaľnice a križovatkových vetiev. V týchto prípadoch bude voda z vozovky jej priečnym sklonom odvedená do rigolov či pozdĺžnych žlabov a z nich potom prostredníctvom uličných vpustov do diaľničnej kanalizácie. Kanalizácia vybavená odlučovačom ropných látok, v ktorom budú dažďové vody prečistené a zbavené ropných látok a až následne vyústené kanalizačnou stokou do príslušného recipienta.

V rámci objektu 501-00 budú dažďové vody zachytávané sústavou uličných vpustov situovaných v rigoloch na kraji vozovky a cez kanalizačné potrubie príslušného profilu budú prevedené cez odlučovače ropných látok, v ktorých je zabezpečené ich prečistenie pred vyústením do recipientov.

### **Opatrenia na zabezpečenie prístupu na stavbou rozdelené pozemky**

Opatrenia na zabezpečenie prístupu na stavbou rozdelené pozemky nie sú potrebné, nakoľko sú integrované v riešení diaľnice D3 – prekládkami a úpravami lesných, poľných a účelových ciest. Overené migračné koridory zveri sú zabezpečené popod a ponad diaľnicu vhodnými konštrukciami mostov, priepustov a ekoduktom.

### **Migračné koridory zveri a opatrenia na zabezpečenie prechodu zvery**

Migračná štúdia (Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, HBH Projekt spol. s r.o., 08/2020) hodnotí migračný význam územia a identifikuje migračné profily pre jednotlivé skupiny živočíchov A, B, C, D v rámci plánovanej výstavby diaľnice D3 v úseku Kysucké Nové Mesto – Oščadnica.

Hodnotenie vychádza z dostupných údajov a z vlastného prieskumu vykonané v dotknutom území plánovanej stavby. Štúdia používa postupy, ktoré sú definované v platných technických podmienkach najmä TP067.

Celkovo boli v tomto úseku diaľnice D3 identifikované dva migračné profily kategórie živočíchov A a B, päť migračných profilov pre vydru riečnu (*Lutra lutra*), dva migračné profily pre kategóriu živočíchov D a jeden migračný profil pre kategóriu živočíchov F. Kategória živočíchov C bola hodnotená pre celý úsek, takže neboli určené konkrétne migračné profily.

Po identifikovaní migračných profilov a ich vyhodnotení v migračnej štúdii, bolo konštatované že súčasný stav veľkosti a pozície migračných objektov nespĺňa dostatočné parametre pre zabezpečenie migračnej priepustnosti územia a ochranu migrácie fauny.

Táto kapitola pojednáva o návrhu a spôsobe zapracovania opatrení pre zabezpečenie ochrany migrácie živočíchov.

D3 KNM - Oščadnica	Kat. živoč.	Opatrenie	Spôsob zapracovania opatrenia
Oplotenie zahrabané 30 cm do zeme a od zeme 70 cm pletivo s menšími okami (podľa kapitoly 6.1.3)	C	Obojstranne v celom úseku	<p>V zmysle záverov z migračnej štúdie bude oplotenie navrhnuté vo výške minimálne 2,0 m. Bude zapustené 30 cm pod úroveň okolitého terénu. Pletivo bude uzlové, odstupňované podľa ôk od najmenšieho naspodku až po najväčšie hore. Pre drobné živočíchy sa používa pletivo prichytené v dolnej tretine k štandardnému plotu. Toto pletivo má hustejšie oká (2,5 x 2,5cm alebo 2 x 2cm alebo 2,5 x 1,3cm) a tak bráni vnikaniu menších živočíchov smerom na vozovku.</p> <p>V km 24,000 – 25,500 a 31,200 – KÚ bude oplotenie v dolnej časti doplnené o nepriehľadnú HDPE fóliu výšky 70 cm.</p>
Úprava SO 203 Most na D3 nad potokom Lodnianska	C	km 22,313	Prevedenie migračného tlaku je umožnený navrhovaným mostom so svetlou šírkou 14,7 m. Index podchodu $I=2,08$ . Úpravu koryta rieši objekt 573-00, nad Q100 sú bermy šírky min 2m.
Oplotenie cesty I/11	A,B	km 23,300 - 26,200	<p>V zmysle záverov z migračnej štúdie je potrebné navrhnuť oplotenie existujúcej cesty I/11 v km 23,300 – 26,200 D3. Oplotenie bude umiestnené na hranici cestného pozemku cesty I/11 v km 23,300 – 24,950 v úseku 24,950 – 26,200 oplotenie nebude osadené a jeho úlohu prevezme existujúci oporný múr na ceste I/11.</p> <p>Oplotenie bude navrhnuté vo výške minimálne 2,0 m. Bude zapustené 30 cm pod úroveň okolitého terénu. Pletivo bude uzlové, odstupňované podľa ôk od najmenšieho naspodku až po najväčšie hore. Pre drobné živočíchy sa používa pletivo prichytené v dolnej tretine k štandardnému plotu. Toto pletivo má hustejšie oká (2,5 x 2,5cm alebo 2 x 2cm</p>

			alebo 2,5 x 1,3cm) a tak bráni vnikaniu menších živočíchov smerom na vozovku. V km 24,000 - 24,950 bude oplotenie v dolnej časti doplnené o nepriehľadnú HDPE fóliu výšky 70 cm.
Úprava SO 206-10 Most na D3 nad Marusovským potokom	C	km 23,322	Prevedenie migračného tlaku je umožnený navrhovaným mostom so svetlou šírkou 4 m, dĺžkou 95m. Index podchodu I=0,09. Úpravu koryta rieši objekt 574-00. Nad Q2 sú obojstranné bermy šírky 0,75 m.
Úprava priepustu (podľa kapitoly 6.1.1)	D	km 23,918	SO 575-00: Migrácia živočíchov pod navrhovanou D3 v rámovom priepuste š 2,0 x h 1,8m bude riešená jednostrannou rampou z betónu do výšky hladiny Q10 (0,65m nad dnom). Nad rampou ostane voľný priestor výšky 1,15 m. Šírka rampy bude 0,50m. Mimo priepustu sa rampa na naviaže na koryto v sklone max. 1:3. Existujúci rámový priepust pod cestou I/11 ostáva zachovaný bez akýchkoľvek zásahov.
Špeciálne oplotenie s HDPE fóliou	D	Obojstranne v km 24,000 – 25,000	V km 24,000 – 25,500 bude oplotenie v dolnej časti doplnené o nepriehľadnú HDPE fóliu výšky 70 cm.
Nový migračný objekt (ekodukt)	A,B	km 24,300	Vznik SO 220-00 a 220-10 , ktorý umožní migráciu živočíchov daných kategórií. Šírka koridoru 80 m, dĺžka cca 100m.
Úprava priepustu (podľa kapitoly 6.1.1)	D	km 24,904	SO 101-00: Migrácia živočíchov v rámovom priepuste š 1,6 x h 1,6m bude riešená jednostrannou rampou z betónu vysoko nad navrhovaný prietok (155 l/s) výšky (0,5m nad dnom). Nad rampou ostane voľný priestor výšky 1,10 m. Šírka rampy bude 0,50m. Mimo priepustu sa rampa na naviaže na koryto v sklone max. 1:3.
Úprava priepustu	C	km 26,521	SO 576-00: Migrácia živočíchov v rámovom priepuste š 1,6 x h 1,8m bude riešená jednostrannou rampou z betónu do výšky hladiny Q50 (0,66m nad dnom). Nad rampou ostane voľný priestor výšky 1,14 m. Šírka rampy bude 0,50m. Mimo priepustu sa rampa na naviaže na koryto v sklone max. 1:3.
Úprava SO 210 Most na D3 nad bezmenným potokom	C	km 27,955	Prevedenie migračného tlaku je umožnený navrhovanými mostami 210-00 a 210-10. Svetlá šírka 13 m, celková dĺžka 130 m. Index podchodu I=0,33. Úpravu koryta rieši objekt 579-00. Nad Q5 je berma šírky min 3 m.

Zábrany proti vtákom	F	Obojstranne v km 30,657 – 30,800	V uvedenom úseku je navrhnutá protihluková stena v zmysle záverov Hlukovej štúdie
Úprava SO 213 Most na D3 nad údolím rieky Bystrica	C	km 30,793	Prevedenie migračného tlaku popri rieke Bystrica je umožnený navrhovanými mostami 213-00 s 8- poľami s rozpätiami 30+6x40 + 30 m a 214-00 so 4-poľami s rozpätiami 30 + 2x40,5 +30. Ten nahrádza resp. rieši prebudovanie existujúceho mosta na ceste I/11. Terén pod mostami sa ponechá čo najprirodzenejší bez úprav.
Špeciálne oplatenie s HDPE fóliou	D	Obojstranne v km 31,200 – 33,000	V km 31,200 – KÚ bude oplatenie v dolnej časti doplnené o nepriehľadnú HDPE fóliu výšky 70 cm.
Úprava priepustu	D	km 31,692	SO 583-00: Migrácia živočíchov pod navrhovanou D3 v rámovom priepuste š 2,0 x h 1,5m bude riešená jednostrannou rampou z betónu do výšky hladiny Q100 (0,42m nad dnom). Nad rampou ostane voľný priestor výšky 1,08 m. Šírka rampy bude 0,50m. Mimo priepustu sa rampa na naviaže na koryto v sklone max. 1:3. Pod cestou I/11 je navrhnutý dvojité rámový priepust (2 rámové priepusty vedľa seba, každý svetlého rozmeru š 2,0 x h 0,64m). V ľavom priepuste bude riešená migrácia živočíchov jednostrannou rampou z betónu do výšky hladiny Q2 (0,20m nad dnom). Nad rampou ostane voľný priestor výšky 0,44 m. Šírka rampy bude 0,50m. Mimo priepustu sa rampa na naviaže na koryto v sklone max. 1:3. Vzhľadom na výškové pomery cesty I/11 a bezmenného potoka (a jeho vyústenia do Kysuce-úpravu potoka nie je možné navrhnuť nižšie) nie je možné použiť rámový priepust s väčšou svetlou výškou.
Úprava priepustu	D	km 31,950	Uvedený priepust sa nenachádza v našej stavbe. Je riešený v nasledujúcom úseku.

### **Návrh opatrení vrátane monitoringu počas výstavby a v prevádzke**

#### **Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd**

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na podzemnú vodu a povrchovú vodu počas výstavby a prevádzky komunikácie je potrebné sa sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- vypracovať havarijné a povodňové plány,

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu,
- žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie znečisťujúca povrchovú a podzemnú vodu v danej lokalite nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy,
- pri výstavbe mostov, úprave a regulácii vodných tokov bude dochádzať k ich bezprostrednému kontaktu so stavebnými mechanizmami, preto je potrebné zabezpečiť technicky vyhovujúce stavebné mechanizmy a zaistiť zo strany zhotoviteľa stavby disciplínu z hľadiska vstupu mechanizmov do vodných tokov
- zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu kvality podzemnej vody a vodného režimu, alebo len v nevyhnutnom rozsahu; využiť obdobie nízkych vodných stavov,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov
- nezriaďovať stavebné dvory v územiach, kde priepustnejšie horninové prostredie vychádza priamo na povrch alebo je tesne pri povrchu,
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorbčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku vodám nebezpečných látok do prostredia,
- v zimnom období je potrebné zabezpečiť údržbu komunikácie v blízkosti vodných tokov inertným materiálom,
- odporúča sa nahradiť používanie chlórovaných minerálnych motorových, prevodových a mazacích olejov za druhy bez obsahu zlúčenín chlóru.

#### *Opatrenia na ochranu pôdy*

Pred začatím výstavby sa na plochách trvalého záberu musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie. Tým sa rozumie jej zhrnutie, odvoz a rozhrnutie na iné poľnohospodárske pozemky zodpovedajúcej kvality, zúrodnenie menej úrodných poľnohospodárskych pôd a jej použitie na výrobu kompostu alebo záhradnej pôdy. V prípade, že sa skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (HHPP) bude nejaký čas deponovať, je zhotoviteľ povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následné rozprestretie na vopred určené pozemky podľa bilancie skrývky HHPP. Predpokladá sa, že skrývka HHPP bude využitá pri ďalších stavebných prácach. Potrebné je šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou tak, aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu.

V súvislosti so skládkovaním humusového horizontu pôd treba upozorniť na povinnosť investora zabezpečiť správne ošetrovanie deponovanej pôdy a to najmä z toho dôvodu, že zvyčajne sa v projekte počíta so spätným využitím pôdy na zahumusovanie svahov a následné vegetačné úpravy. Ošetrovanie zeminy na skládke pozostáva z ošetrovania proti šíreniu burín, z prevrstvovania a z prípadného prevápnenia, tieto úkony je potrebné vykonať na skládke mimo chránené územia a až takto pripravenú zeminu, zbavenú semien expanzívnych a aj inváznych rastlín doviesť na plochy určené na zahumusovanie. Ošetrovanie už navozenej zeminy nemá taký účinok ako riadne ošetrovanie na depónii. Využitie ošetrovanej zeminy z depónie je zároveň účinným opatrením proti priamemu zavlečeniu expanzívnych a inváznych rastlín do územia s citlivými biotopmi.

Počas výstavby sa opatrenia musia sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- počas stavby minimalizovať dĺžku otvorenia výkopových rigolov, aby nedochádzalo k vyplavovaniu a odnosu jemných častíc zrážkami, resp. vetrom,
- v prípade intoxikácie pôdy je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu,



- po skončení výstavby je nevyhnutné rekultivovať dočasné staveniskové komunikácie a ostatné plochy dočasných záberov (napr. dočasné depónia) na ktorých je potrebné vykonať dôslednú rekultiváciu pôdy a obnovenie pôvodného vegetačného krytu.

Účinným opatrením proti erózii pôdy na novovybudovaných svahoch komunikácie sú vegetačné úpravy – zatrávnenie a výsadba vhodnej vegetácie. Vhodný vegetačný kryt v bezprostrednej blízkosti komunikácie zachytí väčšinu aj havarijného úniku škodlivých látok.

Ochranu PPF je potrebné zabezpečiť najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Prerušené poľné cesty sa nahradia preložkami. Po ukončení výstavby dôsledne zrekultivovať všetky plochy dočasných záberov, stavebných dvorov a depónií materiálov.

Pri zahumusovaní svahov treba uvažovať aj s hodnotami dlhodobých priemerov zrážok. Pri vyšších hodnotách sa doporučuje prísyp krajníc vozovky o niečo prevýšiť, aby nedošlo ku koncentrácii dažďovej vody, ktorá by pri stekaní po svahu mohla vytvoriť erózne ryhy a spôsobiť odnos humóznej vrstvy.

#### *Opatrenia na ochranu bioty*

Vo vzťahu k biote sa opatrenia musia sústrediť hlavne na etapu výstavby, keďže väčšina z požadovaných opatrení v rámci ZS MŽP SR je súčasťou návrhu stavby v DSP. Pri výstavbe bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť debnením.

V etape výstavby a prevádzky budú opatrenia na ochranu bioty zamerané na:

- minimalizáciu rozsahu nevyhnutného výrubu drevín,
- minimalizáciu zásahu do brehových porastov dotknutých vodných tokov,
- ochranu drevín v blízkosti stavby pred možným mechanickým poškodením (v súlade s STN 83 7010)
- uskutočnenie výrubov drevín prednostne v mimovegetačnom a mimohniezdnom období,
- na využívanie zeminy na zahumusovanie svahov len z ošetrovaných skládok, s cieľom zamedzenia šírenia invázných a expanzívnych rastlín zo semien obsiahnutých v zemine,
- výsadbu drevín z pôvodných domácich drevín a z miestnych sadovníckych zariadení a škôlok,
- výstavbu objektov stavby, ktoré zabezpečia bezkolíznú priechodnosť krajiny – mostné objekty vhodných parametrov pre migráciu zveri a dostatočne veľkých priepustov – je splnené návrhom stavby.
- stavebné dvory, parky techniky a iné sprievodné stavebné objekty umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou,
- pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a v programe organizácie výstavby určené prístupové komunikácie mimo cenné územia a minimalizovať ho v priestore biokoridorov,
- po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou,

Pre uvoľnenie staveniska je potrebný výrub stromov a krovín. Kmene stromov sa odovzdajú majiteľovi pozemku. Pne, vetvy a kroviny sa ponúknu na materiálové alebo energetické zhodnotenie, o čom sa vyhotoví doklad pre príslušný úrad ochrany životného prostredia. Pred výstavbou bude potrebné v súlade s podmienkami na výrub odstrániť prekážajúcu vzrastlú zeleň v rozsahu podľa dendrologického prieskumu a inventarizácie zelene.

K opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na svahoch komunikácie. Zároveň tieto úpravy prispievajú k posilneniu nelesnej stromovej a krovitej vegetácie v poľnohospodárskej krajine. Ďalším krokom, ktorý napomôže pri začlenení nového prvku v krajine, je rekultivácia poškodeného územia, ktorou sa vytvoria vhodné podmienky pre následnú revitalizáciu, t.j. obnovenie biotickej zložky krajiny a to tak po stránke fyzickej ako aj funkčnej.

Súčasťou predmetnej dokumentácie je časť S. Primerané hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu európskych chránených území Natura 2000, HBH Projekt spol. s r.o, 10/2023, ktoré identifikuje prípadné negatívne vplyvy na predmety a integritu území sústavy Natura 2000.

Všeobecné opatrenia

Počas realizácie:

- Zabezpečiť environmentálny stavebný dozor, ktorý bude dohliadať na dodržiavanie zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení, ďalej na dodržiavanie ďalších podmienok výstavby plynúcich z platných povolení vo vzťahu k ochrane prírody a krajiny.
- Minimalizovať trvalý aj dočasný záber a stavbu realizovať výlučne v rámci schválených záberov stavby.
- V mieste kríženia s vodnými tokmi a ťahovými cestami obojživelníkov je nutné počas výstavby zachovať možnosť migrácie pre obojživelníky bez rizika stretu so stavebnou technikou.
- Na celej stavbe bezodkladne zasypávať zhotoviteľom stavby vzniknuté depresie, ktoré by sa mohli naplniť vodou a lákať tak na rozmnožovanie niektoré druhy obojživelníkov.
- Pokiaľ to bude možné z bezpečnostného hľadiska, minimalizovať osvetlenie stavebných dvorov a priestoru samotnej stavby zámeru v noci. Zabráni sa tým zbytočnému lákaniu nočného hmyzu na svetlo.
- Výrub drevín realizovať prednostne mimo vegetačného obdobia (október až február).
- V prípade nálezu väčšieho počtu netopierov ( $\geq 10$  jedincov, napríklad v stromoch pri výrube, alebo pri prípadnej sanácii budov), zabezpečiť ochranu netopierov v zmysle platných právnych predpisov.
- Úplne vylúčiť prejazd mechanizmov a strojov cez koryto Kysuce.

Po sprevádzkovaní :

- V prípade zistenia zvýšenej mortality vtákov a netopierov (v rámci poprojektovej analýzy/monitoringu) navrhnúť opatrenia (napr. steny proti kolíziám), ktoré tento faktor minimalizujú.
- Pri priehľadných protihlukových stenách realizovať úpravu výplní zvislými prúžkami šírky 30 mm s osovou roztečou 100 mm (prúžky pieskované alebo lepené). Toto opatrenie je podstatne účinnejšie než napr. používanie siluet dravcov.

Súčasťou predmetnej dokumentácie je časť M.1 Projekt monitoringu vplyvov na vybrané zložky životného prostredia (Projekt monitoringu vplyvu stavby na vybrané zložky ŽP a chránené územia, Dopravoprojekt, a.s., 11/2023).

Monitoring vplyvu cestných stavieb na životné prostredie sa realizuje v zmysle TP 050 Monitoring vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie (MDaV SR) s účinnosťou od 1.7.2022. Špecifické požiadavky na monitoring vyplývajú z podmienok záväzných dokumentov a reflektujú záujmy ochrany najzraniteľnejších zložiek životného prostredia v okolí stavby diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. Takisto výber monitorovacích bodov a plôch musí vychádzať zo znalostí ekologických pomerov v danom území.

Cieľom predkladaného projektu monitoringu na vybrané zložky životného prostredia je zadefinovanie prvkov, parametrov, limitov platných predpisov, frekvencií sledovania (periodicity), návrhu monitorovacích stanovišť a spôsobu vyhodnocovania jednotlivých zložiek životného prostredia v súlade so súvisiacim Záverečným stanoviskom vydaným MŽP SR dňa 03.11.2000 na stavbu „Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto – Skalité“, Vyjadrením MŽP SR č. 4973/2013-3..4/ml zo dňa 29.04.2013 na stavbu „D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica“, Rozsahu hodnotenia č. 7076/2021-6.6/rc-RH vydaného MŽP SR dňa 19.07.2021, TP 050 Monitoring vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie (MDaV SR) s účinnosťou od 1.7.2022, súvisiacou legislatívou a v súlade s doteraz spracovanými projektami monitoringu

životného prostredia, t. j. časť L. Projekt monitoringu vplyvu stavby na vybrané zložky životného prostredia z dokumentácie DSP (DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 08/2010).

V jednotlivých kapitolách monitoringu je podrobnejšie rozpracovaný návrh metodiky a monitorovacích lokalít pre nasledovné zložky životného prostredia:

- Hluk,
- Ovzdušie
- Vibrácie a otrasy,
- Voda (podzemné a povrchové vody),
- Biota (fauna, flóra, invázne rastliny) – spracovaný na základe požiadavky stavebníka NDS a.s..

Súčasťou predmetnej dokumentácie ja aj časť U. Posúdenie rizík voči klimatickým zmenám, Vodné zdroje Slovakia s.r.o., 10/2023, ktorá konštatuje, že opatrenia prijaté na zabezpečenie odolnosti predmetného projektu na súčasnú premenlivosť klímy a jej budúce prejavy sú dostatočné a že sa sa nenavrhujú nové adaptačné opatrenia nad rámec opatrení navrhnutých v rámci spracovanej predmetnej projektovej dokumentácie.

### **2.2.5 Návrh systémov a vybavenia pre zabezpečenie bezpečnosť dopravy, prvej pomoci, havarijnej služby, vrátane dopravného značenia**

Navrhovaná stavba svojimi parametrami neobmedzí pohyb a prístup vozidiel prvej pomoci a záchrannej služby.

Pre zabezpečenie cestnej premávky počas výstavby budú použité prenosné dopravné značky a dopravné zariadenia, bezpečnostné zariadenia.

Trvalé dopravné značenie (zvislé, aj vodorovné) je spolu s ostatnými vodiacimi a bezpečnostnými zariadeniami dôležitým faktorom pre bezpečnosť cestnej premávky po ukončení výstavby.

Informačný systém diaľnice (ISD) sa skladá zo stavebnej a technologickej časti. ISD nadväzuje na projektovaný predchádzajúci úsek diaľnice D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto a na konci úseku naväzuje na úsek D3 Oščadnica – Čadca, Bukov. Koncepcia ISD je navrhnutá tak, že po kompletnom dobudovaní diaľničnej siete na Slovensku umožní prepojenie jednotlivých SSÚD dátovým optickým vedením, čo umožní operatívny zber údajov zo všetkých SSÚD v radiacom centre diaľnic.

Stavebná časť ISD zahŕňa káblovú časť, portály a základy. Technologická časť ISD obsahuje stojany tiesňového volania, meteozaariadenie, sčítače dopravy, elektrickú zabezpečovaciu signalizáciu, kamerový dohľad, premenné dopravné značky, technologické uzly a cestnú svetelnú signalizáciu.

### **2.2.6 Riešenie ochrany podzemných kovových zariadení**

Návrh protikoróznej ochrany je navrhnutý podľa základného korózneho a geoelektrického prieskumu z DSP. Z meraní hodnoty zdanlivého merného odporu zemin podložia v určenom hĺbkovom zásahu sa určili stupne agresivity prostredia a navrhnu potrebné opatrenia.

Korózny geoelektrický prieskum bol realizovaný v blízkosti plánovaných alebo už existujúcich stavebných objektov, ktoré úzko súvisia s výstavbou diaľničného úseku D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, medzi obcou Kysucký Lieskovec a Oščadnicou. Vzdialenosť jednotlivých bodov merania bola väčšinou niekoľko stoviek metrov, pričom od prvého po posledný bod je to takmer 10 kilometrov, čo podmieňovalo aj veľkú variabilitu zdanlivých merných elektrických odporov, ktoré sa pohybovali v rozpätí 39,1 – 503,4 Wm.

Celkovo sa vo všetkých smeroch a hĺbkových úrovniach namerali hodnoty zdanlivého merného odporu na úrovni:

- I. stupňa koróznej agresivity prostredia (nad 100 Wm) – 142 výskytov,
- II. stupňa koróznej agresivity prostredia (50 – 100 Wm) – 46 výskytov,
- III. stupňa koróznej agresivity prostredia (23 – 50 Wm) – 4 výskyty.

V závislosti od zmien napätia SP spôsobených prítomnosťou jednosmerných prúdových polí v zemi a z nich vypočítanej hustoty bludných prúdov sa okolia bodov radia do:

- II. stupňa koróznej agresivity prostredia (0,1 – 3 mA/m<sup>2</sup>) – 18 výskytov,
- III. stupňa koróznej agresivity prostredia (3 – 100 mA/m<sup>2</sup>) – 54 výskytov

Počas priameho vplyvu prechádzajúcich vlakov sa radia do:

- II. stupňa koróznej agresivity prostredia (0,1 – 3 mA/m<sup>2</sup>) – 12 výskytov,
- III. stupňa koróznej agresivity prostredia (3 – 100 mA/m<sup>2</sup>) – 60 výskytov.

Vplyv elektrifikovaných vlakových súprav sa pri registrácii jednosmerných prúdových polí v zemi výraznejšie prejavoval na bodoch, ktoré boli umiestnené bližšie k železničnej trati. Maximálny nárast hodnôt hustoty bludných prúdov počas prejazdu vlakov bol zaznamenaný na bode KNMO-11 a to 1,5 násobok, čiže celkové ovplyvnenie bolo nízke. V prípade niektorých bodov bolo možné pozorovať ustálený priebeh intenzity elektrického poľa. Najvyšší rozptyl potenciálov bol registrovaný na bode KNMO-5, v ktorého blízkosti sa nachádzali potenciálne zdroje elektrického napätia v podobe plyného potrubia a elektrickej skrine (vplyv katódovej ochrany?).

Záver z prieskumu sú zohľadnené v technickom návrhu jednotlivých objektov stavby.

V prípadoch zvýšenej až vysokej agresivity prostredia je vhodná kombinácia primárnej ochrany konštrukcie a sekundárnej ochrany.

Primárna ochrana spočíva v uplatnení zásad noriem STN EN 1992-1-1:2006-07 (73 1201), STN EN 1992-1-2:2007-11 (73 1208), STN EN 206-1, ktoré zahŕňajú predovšetkým minimálne hodnoty krytia výstuže, obmedzenie vzniku trhlin, použitie nevodivých dištančných podložiek, používanie portlandských cementov (prípadne ich zmesí), obmedzenie obsahu chloridov v cementoch, vode, prísadách a kamenive.

Sekundárna ochrana spočíva v navrhnutí vhodného systému ochrany povrchu betónu, napr. impregnácie, povlaky, nátery, nástreky, fólie, izolačné pásy a pod..

### **2.2.7 Zariadenie civilnej ochrany a protipožiarneho zabezpečenia stavby**

Realizáciou predmetnej stavby sa zlepší jej prejazdnosť, čo bude mať priaznivý vplyv na pohyb osôb a dopravných prostriedkov pri zabezpečovaní civilnej obrany, zároveň umožní rýchlejší presun vozidiel požiarnikov, polície, záchrannej služby a vozidiel Národnej diaľničnej spoločnosti.

Z hľadiska civilnej obrany nie sú stanovené požiadavky na špeciálne a osobitné zariadenia.

## **2.3 Hlavné stavebné práce**

### **2.3.1 Zemné práce**

Niveleta diaľnice bola navrhnutá hlavne s ohľadom na vhodné začlenenie trasy do krajiny v geomorfologicky náročnom horskom teréne, stabilitu v strmých svahoch a optimálny pozdĺžny sklon nivelety bez nutnosti použitia stúpacích pruhov pre pomalé vozidlá. Vzhľadom k bilancii zemných prác bol až druhoradý, preto má riešený úsek pomerne nevyrovnanú hmotnicu. Hlavné objemy zemných prác sa však oproti DÚR výraznejšie nemenia.

Pri celkovom zhodnotení zemných prác prevažuje násyp nad výkopom. Nedostatok násypového materiálu sa bude riešiť dovozom z časovo skordinovaných nadväzujúcich stavieb diaľnice D3, kde sú prebytky materiálov (hlavne výruby z tunelov), resp. dovozom z dostupných zemníkov v regióne.

Pravidelné striedanie násypov a výkopov vytvára možnosť pre rozvoz hmôt v rámci staveniska na menšie vzdialenosti. V rámci stavby sa uvažuje s maximálne možným využitím výkopovej zeminy do násypu, podmienienečne vhodná zemina sa upraví (presúšaním, vápnením, cementovaním a pod.). Úplne nevhodná zemina do zemných telies (šedé íly, bahná a iné) sa odvezie na riadenú skládku.

### **Zemníky**

V trase diaľnice D3 a jej bezprostrednom okolí sa nenachádza lokalita vhodná na ťažbu jednicového materiálu, preto ho bude nutné dovážať. Pre možnosť verejnej súťaže stavby, kde manipulácia zo zeminami je jednou z rozhodujúcich faktorov pre určenie ceny diela, sa pre budúceho zhotoviteľa ponecháva variabilita návrhu so zabezpečením nedostatku sypaniny, štrkodrviny a lomového kameňa v lomoch resp. zemníkoch. V DSP sú určené požadované parametre zemných telies a konštrukcií v zmysle platných technických noriem a predpisov.

Na základe dostupných podkladov z Geofondu sú v regióne možné zemníky a ložiská:

- Ložisko *OCHODNICA* – nachádza sa v blízkosti trasy budúcej diaľnice D3 (úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica). Lavicovité pieskovce s polohami ílovcov predstavujú surovinu vhodnú ako lomový kameň, kameň pre stavebné účely – násypový materiál. Ložisko dosiaľ nebolo otvorené. Voľné zásoby k z. 1991 predstavujú 19,047 mil. m<sup>3</sup>.
- Ložisko *KLUBINA* – flyšové súvrstvie s prevahou pieskovcou v Klubine – vyhovuje ako lomový kameň. Ložisko sa neťaží.
- Ložisko *LOPUŠNÉ PAŽITIE* – jurské a kriedové vápence – materiál vhodný ako drvené kamenivo, skrývka vhodná do násypov. Ložisko je v ťažbe.

### **Medzidepónie zeminy**

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

### **Bilancia skývky**

V DSP bol aktualizovaný pedologický prieskum a z toho vyplývajúce bilancia skývky.

### **2.3.2 Vozovky**

Na riešenom úseku diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica je navrhnutá polotuhá konštrukcia vozovky.

Vozovka je navrhnutá vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie a klimatické pomery v nasledovnom zložení:

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 PMB 45/80-75;I;	40 mm;	STN EN 13108-5
- asfaltový spojovací postrek	PS; PMB;0,5 kg/m <sup>2</sup> ;		STN 73 6129
- asfaltový betón	AC 22 L PMB 65/105-55;I;	70 mm;	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS; PMB;0,5 kg/m <sup>2</sup> ;		STN 73 6129
- asfaltový betón	AC 22 P 35/50;I;	80 mm;	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PI; PMB;0,8 kg/m <sup>2</sup> ;		STN 73 6129
- cementom stmelená zmes	CBGM C <sub>12/15</sub> 22;	200 mm;	STN 73 6124-1
- nestmelená zmes zo štrkodrviny ŠD;31,5 Gc		200 mm;	STN 73 6126
celková hrúbka vozovky		590 mm	

Výpočet vozovky je dokladovaný v hlavnom objekte diaľnice 101-00. Polotuhá vozovka v uvedenom zložení je odskúšaná na už realizovaných diaľničných stavbách v obdobných klimatických pomeroch.



Zloženie vozoviek na preložke cesty I/11, cestách II. a III. triedy, miestnych komunikáciách, poľných a lesných cestách je rozdielne podľa dopravného zaťaženia a výpočtov vozoviek príslušných stavebných objektov.

### **2.3.3 Mostné objekty**

V navrhovanom úseku diaľnice sa nachádza spolu dvadsať trvalých mostných objektov, z toho osemnásť nových na diaľnici D3 resp. preložke cesty I/11 a dve rekonštrukcie existujúcich mostov.

Mostné objekty premošťujú prírodné ako aj umelé prekážky. Z prírodných sú to údolia, korytá potokov, rieka Bystrica a biokoridory. Z umelých prekážok sú to cesta I/11, cesta II/520, križovatkové vetvy, prístupové komunikácie, poľné cesty, komunikácie pre peších, podzemné inžinierske siete.

Mostné objekty sú navrhované v zmysle požiadaviek normy STN 73 6201. Počet mostných objektov sa oproti DÚR zmenil. Na základe výsledkov migračnej štúdie pribudol v km 24,300 ekodukt ponad diaľnicou a cestou I/11 ktoré v podobe dvoch mostných objektov.

Na prekonanie malých prekážok – potoky, chodníky pre peších, biokoridory a poľné cesty, boli navrhnuté presypané oceľové konštrukcie klenbového uzavretého prierezu, presypané klenbové železobetónové, prefabrikované konštrukcie, ako aj presypané, resp. priamopojazdné monolitické jednoložnicové rámové konštrukcie, krátkych rozpätí.

Pri prekonávaní väčších prekážok – údolí, cesty I/11, potoka Bystrica boli navrhnuté viacpoľnicové konštrukcie monolitické dvojtrámové, resp. jednokomorové dvojtrámové konštrukcie, ktoré sa budú budovať na pevnej podpornej konštrukcii, alebo výsuvnej skruži.

Vozovky na priamopojazdných-nepresypaných mostoch sú živičné hrúbky 90mm. Odvodnenie mostov na diaľnici bude cez mostné odvodňovače do rúrových zvodov, ktoré budú zaústené do diaľničnej kanalizácie. Pri presypaných diaľničných mostoch bude odvodnenie vozovky riešené ako na diaľničnom telese. Všetky ostatné mosty budú odvodnené odvodňovačmi bez zaústenia do kanalizácie.

Na väčšine mostných objektoch budú osadené na jednej strane, alebo po oboch stranách protihlukové steny.

## **2.4 Podzemná voda**

Podzemné vody v území priradíme k dvom hydrogeologickým celkom. Ide o podzemné vody budované horninami kvartéru a horninami paleogénu. Podzemná voda v prírode vystupuje na zemský povrch dvoma základnými spôsobmi. V prvom ide plynulým skrytým prestupom do povrchových tokov a druhý spôsob je pomocou prameňov, ktoré predstavujú sústredený výron podzemnej vody spravidla nad dolnou erozívnou bázou. Pramene vyvierajú samostatne, sústredene, alebo v pramennej línii. Miesto výveru podzemnej vody je podmienené viacerými geologicko – tektonickými a geologicko – morfológickými podmienkami. Od nich závisí stálosť a výdatnosť prameňa, jeho kolísanie, teplota, a iné. Dôležitým hľadiskom pri sledovaní prameňov podzemných vôd je prostredie v ktorom vznikajú. Rozdielny pôvod hornín, ich vek, zloženie ako aj tektonická porušenosť ovplyvňuje charakter priepustnosti jednotlivých typov hornín ako celku.

Predmetný úsek diaľnice okrajovo zasahuje do pásma hygienickej ochrany (PHO) vodných zdrojov 2.stupňa Krásno nad Kysucou. S okrajom PHO 2.stupňa tohto vodného zdroja sa prekrýva rozšírenie existujúcej cesty III/2014, po telese ktorej je v danom úseku vedená preložka cesty I/11. Fyzické rozšírenie cesty je však navrhnuté za ochranným pásmom, v smere ku diaľnici D3.

Vplyv hladín podzemnej vody na riešenie bol preverený v podrobnom inžiniersko-geologickom prieskume a bol premietnutý do riešenia zemných telies, konštrukcií oporných a zárubných múrov, aj zakladania mostných objektov.

## **2.5 Odvodnenie**

Odvodnenie diaľnice D3 je riešené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom a zahŕňa odvedenie zrážkových vôd z vozovky, cestných svahov a príľahlých pozemkov. Celý navrhovaný úsek diaľnice bude vybavený diaľničnou kanalizáciou (objekt 501-00) umiestnenou v strednom deliacom páse. V oblastiach s rozdielnou niveletou jazdných pásov je diaľničná kanalizácia vedená vetvami v každom jazdnom páse. Do diaľničnej kanalizácie sú zaústené uličné vpusty, umiestnené v odvodňovacom žľabe. Odvodňovacím žľabom bude lemovaná spevnená krajnica diaľnice, resp. vnútorný vodiaci prúžok. Do uličných vpustov bude priebežne zaústňovaná aj pozdĺžna drenáž odvodňujúca pláň vozovky v úsekoch. Stredná drenáž pod stredným deliacim pásmom bude priebežne zaústňovaná do kanalizačných šachiet. Všetky vody z vozovky budú prečisťované v odlučovačoch ropných látok a až následne vyúsťované do recipientov. Zrážková voda zo svahov diaľničného telesa bude odvádzaná v zárezoch a v násypoch s privráteným svahom priekopami do príľahlých recipientov.

Odvodnenie ľavostranného odpočívadla je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do uličných vpustov a do líniových žľabov a ďalej do dažďovej kanalizácie. Odvodnenie pláne vozovky je zabezpečené priečnym sklonom pláne 3 % do pozdĺžnej drenáže, ktorá je zaústená do uličných vpustov. Minimálny spád drenáže je 0,5 %. Zrážková voda zo svahov zemného telesa násypu sa odvedie do terénu. Vozovka je oddelená od chodníkov resp. zelene betónovými obrubníkmi.

Odvodnenie ostatných pozemných komunikácií je riešené povrchovými a podzemnými odvodňovacími zariadeniami v zmysle príslušných STN a podľa platných vzorových listov.

## **2.6 Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom**

Dané činnosti sa v podstate týkajú iba ľavostranného odpočívadla Krásno nad Kysucou. Samotné odpočívadlo sa skladá z viacerých stavebných objektov ktoré okrem iného riešia potreby prevádzky odpočívadla.

Ide o veľké odpočívadlo, ktoré ma okrem spevnených plôch určených na parkovanie vymedzený priestor pre oddychovú zónu, pre korporátne toalety a aj pre budúcu výstavbu čerpacej stanice pohonných hmôt (ČSPH), ktorej návrh nie je súčasťou tejto dokumentácie.

### **Zásobovanie vodou**

Zásobovanie vodou je zabezpečené stavebným objektom „311-53 Vodovodná prípojka pre odpočívadlo“ ktorá bude slúžiť pre potreby zásobovania vodou budúcu budovu čerpacej stanice pohonných hmôt (ČSPH) a budovu korporátnych toaliet, ktorá je riešená samostatne v objekte 311-80 „Korporátne toalety“.

### **Zásobovanie teplom**

Zásobovanie teplom na tejto stavbe bude potrebné len pre budúcu budovu ČSPH, ktorá bude riešená samostatne a nie je súčasťou tejto stavby a pre budovu korporátnych toaliet ktorá je riešená v samostatnom objekte 311-80 „Korporátne toalety“.

### **Zásobovanie plynom**

Zásobovanie plynom na tejto stavbe bude potrebné len pre budúcu budovu ČSPH.

Pre vykurovanie objektov obslužných zariadení ČSPH na odpočívadle je súčasťou tejto stavby pripravená plynovodná prípojka do vyčleneného územia. Predpokladaná maximálna hodinová spotreba ZP: 45 m<sup>3</sup>/hod

## **Zásobovanie palivom**

Zásobovanie palivom na tejto stavbe bude potrebné len pre potrebu budúcej ČSPH, pre ktorú je v tejto stavbe vyčlenený priestor na ľavostrannom odpočívadle.

## **2.7 Rozvod elektrickej energie**

Elektrickú energiu budú spotrebúvať objekty ISD (kamery, meteozaariadenia, ...), ďalej premenné dopravné značenie a signalizácia. Elektrická energia bude potrebná aj na osvetlenie vetiev križovatky v Krásne nad Kysucou a verejné osvetlenie, ako aj na kompletne zásobovanie ľavostranného odpočívadla krásno nad Kysucou.

Zásobovanie odpočívadla elektrickou energiou je potrebné pre vonkajšie osvetlenie, napájanie dynamických váh, pre nabíjacie stanice pre elektromobily a pre budovu korporátnych toaliet ako aj pre budúcu budovu ČSPH. Uvedené časti riešia samostatné objekty:

- 311-63 Vonkajšie osvetlenie
- 311-64 NN prípojka k dynamickým váham
- 311-66 Nabíjacie stanice pre elektromobily
- 311-67 NN prípojka pre čerpaciu stanicu
- 311-80 Korporátne toalety

Pre zásobovanie areálu sa vybuduje prípojka a nová trafostanica. VN prípojka pre trafostanicu odpočívadla bude zrealizovaná z existujúcej vonkajšej distribučnej siete. Pre napájanie zariadení odpočívadla bude osadená nová kiosková trafostanica.

- 311-61 Prípojka VN - 22 kV pre ts odpočívadlo Krásno nad Kysucou
- 311-62 Kiosková trafostanica

Rozvod elektrickej energie v rámci diaľnice riešia časti objektov informačného systému diaľnice (ISD).

### **ISD:**

Napäťová sústava prípojky ISD:  
Ochrana pred úrazom elektrickým prúdom:

3+PEN, 3 fáz. str.50 Hz, 230/400V, TN-C  
STN 33 2000 4-41  
v normálnej prevádzke: izolovaním živých častí, umiestnením mimo dosahu, krytmi, zábranou pri poruche: samočinným odpojením od zdroja  
STN 33 2000-5-54  
STN 73 6005  
1kV káblové vedenie – 1m na každú stranu kábla

Uzemnenie:  
Uloženie káblov:  
Ochranné pásmo:

Výkonová bilancia

Inštalovaný príkon

Istič pred elektromerom

Meranie v pilierovom elektromerovom rozvádzači osadenom na verejnom prístupnom mieste

Pi = 10 kW

IT 25A

### **Základné údaje - VN**

Napäťová sústava:  
Ochrana pred úrazom elektrickým prúdom:  
v normálnej prevádzke:

3 fáz. str.50 Hz, 22000V  
STN 33 2000 4-41  
umiestnením mimo dosahu, krytmi, zábranou pri poruche: zemnením

Uzemnenie:

STN EN 505 22

Ochranné pásmo:

1m na každú stranu káblového vedenia

10m od krajného vodiča vzdušného VN vedenia

Prostredie vonkajšie nechránené pred dažďom STN 33 2000-5-51.  
Stupeň dôležitosti dodávky elektrickej energie v zmysle STN 34 1610:

3

## 2.8 Osvetlenie

Osvetlenie v rámci stavby riešené na ľavostrannom odpočívadle Krásno nad Kysucou, samostatným objektom, ako aj na diaľničných vetvách mimoúrovňovej križovatky v Krásne nad Kysucou.

### 311-63 Vonkajšie osvetlenie

Vonkajšie osvetlenie objektu odpočívadla bude realizované LED svetidlami o výkone 60W (napr. ECO AREA L SPD 60W 827 6600LM GR), ktoré budú osadené na osvetľovacích prírubových stožiaroch VO na výložníkoch V1T-15-D, resp. V2T-15-D. Napojenie jednotlivých stožiarov VO po elektrovýzbroj bude káblom CYKY-J 4x10 uloženým v chráničke v zemi. LED svetidlá budú od výzbroje napojené káblom CYKY-J 3x1,5 uloženým priamo v telese stožiara VO. Osvetlenie bude rozdelené do 3 vetiev. Samotné vetvy budú napájané z rozvádzača RVO, ktorý bude osadený vedľa typovej kioskovej trafostanici pre objekt odpočívadla. Napojenie RVO bude káblom CYKY-J 4x16 z NN rozvádzača v NN rozvodnej trafostanici. V rozvádzači RVO bude inštalovaný: podružný elektromer pre meranie spotreby el. energie objektu dynamických váh, istiace prvky (prívodné+vývodné) pre VO, súmrakový spínač pre spínanie VO.

### 645-00 Osvetlenie diaľničných privádzačov v Krásne nad Kysucou

Napojenie osvetlenia bude z rozvádzača RVO644, ktorý bude osadený na päte násypu privádzača. Do rozvádzača bude privedený kábel NAYY-J 3x120+70. Kábel bude vedený z väčšej časti v spoločnom výkope s káblom ku svetidlám. RVO bude osadený prívodným ističom  $I_n=50A$ , 2 stykačmi a istením jednotlivých vetiev  $I_n=25A$ . Ovládanie rozvádzača RVO644 bude pomocou zabudovaného samostatného súmrakového spínača, bez prepojenia na iné RVO v meste. Ovládanie je možné v budúcnosti prehodnotiť a zabudovať HDO so signálom spínania VO od distribútora el. energie. Samotné osvetlenie bude realizované LED svetidlami o výkone 60W (napr. ECO AREA L SPD 60W 827 6600LM GR), uloženými na osvetľovacích stožiaroch o výške 8m. Rozvod VO je navrhovaný káblom CYKY-J 4x16, ktorý bude uložený v chráničke HDPE vo výkope v zemi. Od elektrovýzbroje stožiarov po LED svetidlo bude vedený kábel CYKY-J 3x1,5, uložený v telese stožiara VO.

Osvetlenie je ďalej riešené v samostatných objektoch aj pri úpravách existujúceho osvetlenia cv dotknutom území ako aj nového verejného svetlenia chodníka do Blažkova.

- 642-00 Preložka VO na ceste I/11 v Kysuckom Lieskovci
- 643-00 VO chodníka do Blažkova Krásno n/Kys.
- 644-00 Preložka VO v Krásne nad Kysucou
- 647-00 Úprava VO na lávke pre peších nad D3 v km 26,578

## 2.9 Slaboprúdové rozvody

Na diaľnici bude inštalovaný informačný systém diaľnice, ktorý bude integrovaný s informačným systémom tunelov Považský Chlmec, Horelica, Svrčinovec a Poľana.

Tento úsek diaľnice bude spadať pod správu SSÚR Čadca. Pre potreby komunikačných a dátových spojení medzi technologickými uzlami rozmiestnenými po diaľnici s počítačovým systémom v SSÚD a jednotlivými SSÚD medzi sebou bude potrebné vybudovať nové optické káblové vedenie. V nových úsekoch diaľnice sa tieto káblové vedenia už budujú, v prevádzkovaných úsekoch je potrebné ich doplniť.

Súbežne s optickým káblom bude položené sekundárne vedenie - metalický kábel. Tento bude zabezpečovať prostredníctvom po trase diaľnice rozmiestnených zariadení ISD zber informácií do operátorského pracoviska v SSÚD Ošadnica.

Napájanie jednotlivých prvkov ISD elektrickou energiou - meteorologického zariadenia, sčítačov dopravy, snímačov námrazy, kamerového systému, elektrickej zabezpečovacej signalizácie a premenných dopravných značiek bude zabezpečené prostredníctvom napájacieho vedenia. Všetky káblové a optické vedenia ISD budú uložené podľa možností na trase v pravej alebo v ľavej krajnici diaľnice, v mostoch podľa konkrétnej nosnej konštrukcie, taktiež na pravej alebo ľavej strane.

## **2.10 Stavenisko a realizácia stavby**

Postup stavebných prác stavby diaľnice D3 Kysucké Nove Mesto - Oščadnica je spracovaný ako návrh možného postupu výstavby. Slúži na špecifikáciu problémov a opatrení, ktoré vyplynuli z pred realizačnej prípravy stavby a z príslušných (do doby spracovania tejto dokumentácie) povolení a rozhodnutí kompetentných orgánov a organizácií. Postup výstavby obsahuje časti, ktoré môže zhotoviteľ vo svojom návrhu, prípadne počas výstavby (po odsúhlasení stavebným dozorom obstarávateľa) zmeniť alebo upraviť v projekte zariadenia staveniska.

Projekt zariadenia staveniska musí byť vypracovaný v súlade s platnou legislatívou SR.

Technické a organizačné riešenie prípravy a následnej realizácie objektov zariadenia staveniska musí zabezpečiť maximálne možnú hospodárnosť, s prihliadnutím na minimalizáciu stavebných nákladov, lehoty výstavby a dočasných záberov verejných priestranstiev.

Projekt ZS zdokumentuje návrh zhotoviteľa stavby na budovanie objektov a zariadení, ktoré sú nevyhnutné na uskutočňovanie stavby.

### **Pozemky a existujúce budovy vhodné na zariadenie staveniska**

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

Keď vezmeme do úvahy predchádzajúce podmienky pre zriaďovanie stavebných dvorov, navrhujeme ich umiestnenie v nasledovných lokalitách:

Hlavný stavebný dvor (SD 2) sa predpokladá v km 27,0 vpravo na ploche pri diaľnici (pri rozhraní katastrálnych území Dunajov a Krásno nad Kysucou). Plocha stavebného dvora je 9 231 m<sup>2</sup>. Hlavný stavebný dvor sa sčasti využije ako medzidepónia zemín (SH 2).

Pomocné stavebné dvory sa predpokladajú vybudovať v lokalitách:

Stavebný dvor č. 1 (SD 1) – km 22,650 pri objekte 120-00. Plocha stavebného dvora je 934 m<sup>2</sup>.

Skládka humusu č. 1 (SH 1) – km 24,400 pri ekodukte. Plocha skládky humusu je 1588 m<sup>2</sup>.

Stavebný dvor č. 3 (SD 3) – km 28,300 v priestore ČSPH na odpočívadle. Plocha stavebného dvora je 3927 m<sup>2</sup>.

Skládka humusu č. 3 (SH 3) – km 28,500 pri odpočívadle. Plocha skládky humusu je 6668 m<sup>2</sup>.



Stavebný dvor č. 4 (SD 4) – km 31,050 v priestore križovatky Krásno nad Kysucou. Plocha stavebného dvora je 2213 m<sup>2</sup>.

Návrh stavebných dvorov a skládok humusu možno považovať za predbežný. Pre ďalšie zariadenia budúceho zhotoviteľa sa na výstavbu dôležitých objektov stavby, ako napr. mostov sa vyžije obvod staveniska. Výsledný návrh bude závisieť od konkrétneho dodávateľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností dodávateľa využívať ponúkané plochy, prípadne si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.

### **Zdroje a miesta na prívod vody, energie a telefónneho spojenia k stavenisku**

Z hľadiska hustoty osídlenia predmetného územia v údolí rieky Kysuca je možné potrebné média doviesť z priľahlých obcí, resp. mestských častí Krásna nad Kysucou z existujúcich rozvodov inžinierskych sietí.

Počas stavby si pre zariadenie staveniska zabezpečí dodávku potrebných energií Zhotoviteľ. Zhotoviteľ môže pre potreby zariadenia staveniska uvažovať aj s napojením z mobilných zdrojov.

### **Zásady odvodnenia staveniska, napojenie na kanalizáciu**

Vzhľadom na rovinatý charakter navrhovaných stavebných dvorov nie je potrebné navrhovať zvláštne opatrenia pre odvodnenie SD. Odporúčame však, aby najmä v čase prívodových dažďov nedochádzalo k podmáčaniu plôch ZS. Napojenie na kanalizáciu nenavrhujeme, pre pracovníkov sa vybudujú suché WC.

Odvádzanie splaškových, odpadových a technických vôd zo staveniska musí byť zabezpečené tak, aby sa zabránilo rozmočeniu pozemku staveniska a tiež aj vnútrostaveniskových komunikácií, nenarušovalo a neznečisťovalo odtokové zariadenia pozemných komunikácií a iných plôch susediacich so staveniskom a nespôsobovalo sa ich podmáčanie.

### **Možné a odporúčané zdroje hlavných materiálov**

Súvaha o hospodárení s materiálmi pri zemných prácach je uvedená v kapitole 2.3.1.

V trase diaľnice D3 a jej bezprostrednom okolí sa nenachádza lokalita vhodná na ťažbu jednicového materiálu, preto ho bude nutné dovážať. Pre možnosť verejnej súťaže stavby, kde manipulácia zo zeminami je jednou z rozhodujúcich faktorov pre určenie ceny diela, sa pre budúceho zhotoviteľa ponecháva variabilita návrhu so zabezpečením nedostatku sypaniny, štrkodrviny a lomového kameňa v lomoch resp. zemníkoch. V DSP sú určené požadované parametre zemných telies a konštrukcií v zmysle platných technických noriem a predpisov.

Na základe dostupných podkladov z Geofendy sú v regióne možné zemníky a ložiská:

- Ložisko *OCHODNICA* – nachádza sa v blízkosti trasy budúcej diaľnice D3 (úsek Kysucké Nové Mesto – Oščadnica). Lavicovité pieskovce s polohami ílovcov predstavujú surovinu vhodnú ako lomový kameň, kameň pre stavebné účely – násypový materiál. Ložisko dosiaľ nebolo otvorené. Volné zásoby k z. 1991 predstavujú 19,047 mil. m<sup>3</sup>.
- Ložisko *KLUBINA* – flyšové súvrstvie s prevahou pieskovcou v Klubine – vyhovuje ako lomový kameň. Ložisko sa neťaží.
- Ložisko *LOPUŠNÉ PAŽITIE* – jurské a kriedové vápence – materiál vhodný ako drvené kamenivo, skrývka vhodná do násypov. Ložisko je v ťažbe.

Pri celkovom zhodnotení zemných prác prevažuje násyp nad výkopom. Nedostatok násypového materiálu sa bude riešiť dovozom z časovo skoordinovalých nadväzujúcich stavieb diaľnice D3, kde sú prebytky materiálov (hlavne výruby z tunelov), resp. dovozom z dostupných zemníkov v regióne.

Pravidelné striedanie násypov a výkopov vytvára možnosť pre rozvoz hmôt v rámci staveniska na menšie vzdialenosti. V rámci stavby sa uvažuje s maximálne možným využitím výkopovej zeminy do násypu, podmienenečne vhodná zemina sa upraví (presúšaním, vápnením,

cementovaním a pod.). Úplne nevhodná zemina do zemných telies (šedé íly, bahná a iné) sa odvezie na riadenú skládku.

### **Umiestnenie prebytočného a nevhodného materiálu, medziskládky humusu, plochy na rozprestretie prebytočného humusu**

Pre dočasné umiestnenie zeminy a humusu je možné využiť plochy v trvalom a dočasnom zábere pozdĺž trasy, mimo trás existujúcich a navrhovaných inžinierskych sietí. Depónie humusu a zeminy sa navrhujú v priestoroch skládok materiálov. Zhotoviteľ určí akým spôsobom budú využité plochy skládok materiálu.

Ornica z dočasných a trvalých záberov sa uloží na určené depónie a bude sa predpísaným spôsobom ošetrovať. Ornica so skládok bude použitá na opätovné zahumusovanie svahov a rekultiváciu dočasne zabratých plôch.

Rozmiestnenie skladov a skládok je navrhnuté tak, aby zabezpečovali plynulý odber materiálu podľa potreby plánovaného postupu prác. Materiál v skladoch a skládkach je uskladnený tak, aby nebola ohrozená jeho kvalita.

Hlavný stavebný dvor (SD 2) sa predpokladá v km 27,0 vpravo na ploche pri diaľnici (pri rozhraní katastrálnych území Dunajov a Krásno nad Kysucou). Plocha stavebného dvora je 9 231 m<sup>2</sup>. Hlavný stavebný dvor sa sčasti využije ako medzidepónia zemín (SH 2).

Stavebný dvor č. 1 (SD 1) – km 22,650 pri objekte 120-00. Plocha stavebného dvora je 934 m<sup>2</sup>.

Skládka humusu č. 1 (SH 1) – km 24,400 pri ekodukte. Plocha skládky humusu je 1588 m<sup>2</sup>.

Stavebný dvor č. 3 (SD 3) – km 28,300 v priestore ČSPH na odpočívadle. Plocha stavebného dvora je 3927 m<sup>2</sup>.

Skládka humusu č. 3 (SH 3) – km 28,500 pri odpočívadle. Plocha skládky humusu je 6668 m<sup>2</sup>.

Stavebný dvor č. 4 (SD 4) – km 31,050 v priestore križovatky Krásno nad Kysucou. Plocha stavebného dvora je 2213 m<sup>2</sup>.

Pre jednotlivé druhy materiálov platia tieto zásady skladovania:

- sypký voľne uložený materiál sa ukladá v prirodzenom sklone tak, aby nedošlo k jeho zosuvom,
- sypký materiál dodávaný vo vreciach sa ukladá do uzatvoreného skladu do výšky max. 1,5 m,
- kusový materiál nepravidelných tvarov sa smie skladovať do výšky 1,0 m,
- kusový materiál pravidelných tvarov sa smie skladovať do výšky 1,8 m,
- prvky uložené na paletách sa smú skladovať do výšky 2,0 m,
- nosné oceľové prvky musia byť uložené v suchom prostredí,
- medzi skládkami musí byť zabezpečený minimálny prechod o šírke 0,75 m,
- drobné náradie a materiál sa uskladní v uzamykateľných skladoch,
- nezabezpečené kvapalné látky musia byť uložené v uzatváratelných obaloch doporučené výrobcom.

### **Nakladanie s odpadmi**

Pri výstavbe predmetnej diaľnice budú vznikať stavebné odpady. Tieto sú v súlade so zákonom NR SR č.79/2015 Z.z o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (§77) definované ako odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb (udržiavacie práce), pri úprave (rekonštrukcii) stavieb alebo odstraňovaní (demolácii) stavieb. Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie na výstavbu, údržbu, rekonštrukciu alebo demoláciu komunikácií a plní povinnosti podľa § 14 zákona.

Nakladanie s odpadom je zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa. Realizátor stavby ako pôvodca a držiteľ stavebného odpadu, je povinný stavebné odpady pri svojej činnosti a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií. Odpady, ktoré vzniknú výstavbou komunikácie budú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby, aj počas prevádzky bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo. Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe sú:

- predchádzanie vzniku odpadov,
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov,
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov.

Predchádzať vzniku odpadov je v tomto prípade možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby.

Odpady vznikajúce počas výstavby a prevádzky cestného obchvatu zhodnocovať alebo zneškodňovať v súlade so zákonom o odpadoch. Prednostne zabezpečovať zhodnocovanie odpadov vznikajúcich pri výstavbe a prevádzke cestného odpadu. Zabezpečiť nakladanie s odpadmi oprávnenou osobou na nakladanie s príslušným druhom odpadu.

Každý je povinný nakladať s odpadom alebo inak s ním zaobchádzať takým spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie, a to tak, aby nedochádzalo k

- riziku znečistenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín a živočíchov,
- obťažovaniu okolia hlukom alebo zápachom a
- nepriaznivému vplyvu na krajinu alebo miesta osobitného významu.

Podľa Programu odpadového hospodárstva SR je potrebné pri nakladaní s odpadmi vznikajúcimi pri výstavbe cesty uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zhodnocovanie odpadu je činnosť, ktorej hlavným výsledkom je prospešné využitie odpadu za účelom nahradiť iné materiály vo výrobnej činnosti alebo v širšom hospodárstve alebo pripravenosť odpadu na plnenie tejto funkcie. Zhodnocovanie odpadov sa vykonáva ako materiálové alebo energetické zhodnocovanie. Zneškodňovanie odpadu je každá činnosť, ktorá nie je zhodnocovaním, aj vtedy, ak je druhotným výsledkom činnosti spätné získanie látok alebo energie.

Stavebné odpady, ktoré vzniknú pri demolácií a rekonštrukcii komunikácií budú materiálovo zhodnotené pri výstavbe a rekonštrukcii § 77 Zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Pre štádium výstavby vypracuje stavebník komunikácie program nakladania s odpadom. Tento má byť vypracovaný v súlade s požiadavkami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a Vyhlášky č. 371/2015 Z.z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať, resp. doplniť podľa zmeny legislatívnych predpisov prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi, ako aj havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál a materiál z demolácií neznečistený škodlivinami. Odpad zahŕňajúci vybúraný a vyzískaný materiál sa predpokladá zhodnocovať prevažne v rámci stavby, pričom sa s ním bude nakladať nasledovne:

- štrkodrvina a štrkopiesok z podkladov vybúraných jestvujúcich ciest sa zabuduje do zemných telies cestných objektov

- asfaltobetón - všetky asfaltové vrstvy vybúraných vozoviek sa odstránia technológiou frézovania a je možné ich znovu použiť do nových vozoviek. Druhou možnosťou je ponúknuť daný frézovaný asfaltobetónový materiál správcovi na zhodnotenie,
- vyrúbaná zeleň z TZ i DZ bude odovzdaná NDS a.s.
- pne stromov budú odovzdané NDS a.s., vetvy konárov stromov a krovín z výrubu budú umiestnené na evidovanú skládku odpadov. Drevná hmota, ktorá nebude využitá, sa zlikviduje štiepkovaním. Nakladanie s týmto materiálom sa musí zdokumentovať, je zakázané páliť pne, vetvy stromov a krovín na stavenisku.
- kovové konštrukcie a vodiče z demontovaných vedení sa odovzdajú majiteľovi resp. správcovi danej siete na miesto, ktoré určí. Je nutné počítať s väčšou rozvoznou vzdialenosťou - skladovacie kapacity správcov sietí sú prevažne centralizované. Krajné riešenie (ak správca vedenia odmietne materiály zo svojich sietí) je odovzdať ich do najbližšej zberne surovín,
- vhodná zemina z výkopových prác jednotlivých objektov sa zabuduje do násypu cestného telesa, prípadne sa spolu s nevhodnou zeminou upraví a zabuduje do sendvičového vrstevnatého zemného telesa diaľnice. Pre umiestnenie recyklačných strojov a zariadení počas celej výstavby je určená plocha na hlavnom stavebnom dvore.
- prebytočná neznečistená výkopová zemina nevhodná na zabudovanie do násypu sa môže použiť na vykonanie terénnych úprav uvedených v stavebnom zákone, len na základe rozhodnutia príslušného stavebného úradu

Nebezpečné odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa zneškodňujú termickým spaľovaním, biodegradáciou, alebo využitím ako druhotné suroviny. Odpad musí byť vytriedený a podľa jednotlivých druhov zhromažďovaný. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť označenie nebezpečných odpadov nachádzajúcich sa v kontajneroch, nádobách, skladovacích a manipulačných miestach identifikačným listom nebezpečného odpadu. Obaly musia byť pevné a nepriepustné, aby vydržali namáhanie pri skladovaní, preprave a uložení. Odpady sa musia baliť bezpečne a podľa účelu ďalšieho nakladania s nimi.

Pre nebezpečné odpady musí byť zabezpečená analýza ich vlastností oprávnenou osobou za účelom určenia podmienok nakladania s nimi, resp. z hľadiska spôsobu ich zneškodnenia. Nebezpečný odpad môže byť odovzdaný na ďalšie nakladanie či likvidáciu výlučne len odberateľovi s písomným oprávnením - rozhodnutím na nakladanie s nebezpečným odpadom, vydaným príslušným orgánom štátnej správy odpadového hospodárstva, alebo Ministerstvom životného prostredia SR. Uvedené rozhodnutie musí byť založené v dokumentácii evidencie odpadov zhotoviteľa stavby.

Odpady produkované počas výstavby a prevádzky sa zaraďujú do kategórií a druhov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov. Jednotlivé druhy odpadov sa zaraďujú do skupín a podskupín odpadov.

V zmysle zákona o odpadoch 79/2015, §77 ods.3 je za nakladanie s odpadmi zodpovedný ten pre ktorého bolo vydané stavebné povolenie.

Počas výstavby bude vedená evidencia všetkých druhov odpadov v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. („Evidenčný list odpadu“), sumárne „Hlásenie o vzniku odpadu a nakladaní s ním“ bude predložené príslušnému obvodnému úradu ku kolaudácii stavby.

### **Možnosti prístupu na stavenisko**

Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému v blízkosti trasy stavby. Výrazne sa na tom bude podieľať cesta I/11, ktorá bude najviac využívaná. Rovnako sa budú pre výstavbu využívať cesty jestvujúce cesty II. triedy, III. triedy, ako aj miestne komunikácie, jestvujúce poľné a účelové cesty v dotknutých mestách a obciach. Prioritou však bude prístup a zásobovanie staveniska priamo v trase diaľnice, resp. pre tento účel vybudovanými dočasnými prístupovými cestami.

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

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

V priebehu výstavby bude obmedzenie dopravy na ceste I/11 v podobe zníženej povolenej rýchlosti ako aj znížením počtu jazdných pruhov. Ďalšie obmedzenia budú na príľahlej existujúcej komunikačnej sieti v podobe zvýšeného dopravného zaťaženia. V priestore križovatky v Krásne nad Kysucou bude doprava obmedzená v súlade s plánovaným POV.

Terajší dopravný systém individuálnej a hromadnej dopravy zostane počas výstavby v zásade nezmenený s výnimkou dopravno-technických opatrení na zaistenie bezpečnosti verejnej dopravy počas výstavby na dotknutej cestnej sieti.

Podľa zvoleného postupu prác je súčasťou dodávky zhotoviteľa všetko potrebné, aj dočasné dopravné značenie, dopravné zariadenia a povolenia (uzávierky, výluky, rozkopávky a pod.). Platné dopravné značenie pre každú etapu a fázu organizácie dopravy musí byť (zhotoviteľom) prerokované a schválené v zmysle platných postupov.

Pred zahájením a po ukončení stavby sa vykoná obhliadka (pasportizácia) použitých trás za účelom zistenia miery stavu povrchu vozoviek aj za účasti vlastníka a správcu dotknutých ciest.

#### ***Vhodné dopravné trasy pri veľkých presunoch hmôt a úpravy na dopravných trasách***

Pri použití iných ciest a pre dovoz väčšieho množstva materiálu musí o určenie trás zhotoviteľ požiadať stavebný dozor a prerokovať ich s kompetentnými orgánmi miestnej samosprávy a štátnej správy.

Základnou prioritou v organizácii dopravy je zachovanie plynulosti a bezpečnosti terajšej individuálnej a hromadnej dopravy a zabezpečenie terajšej obsluhy územia. To sa docieli koordinovaným postupom stavebných prác najmä mostov, odvodnenia, úprav tokov a prekopávok inžinierskych sietí cez verejné komunikácie s budovaním telesa privádzača a koordináciou s budovaním telesa diaľnice a koordináciou obchádzok komunikácií.

Na stavbou využívaných pozemných komunikáciách sa prevedú opravy a obnova krytu vozovky v rozsahu podľa výsledkov pasportizácie. V stavbe diaľnice sú dané predpokladané opatrenia zahrnuté v objektoch:

- 811-00 Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách I. triedy
- 812-00 Úprava krytu vozoviek na existujúcich cestách II. a III. triedy
- 813-00 Úprava krytu vozoviek na existujúcich miestnych komunikáciách

#### ***Zvláštne podmienky a požiadavky na realizáciu stavby***

Stavba sa nachádza v dotyku s viacerými biotopmi, v časti s CHKO Kysuce. Trasa diaľnice križuje biokoridory (prítoky rieky Kysuca).

V danom území bude nutné dbať na dôsledné dodržiavanie vymedzených záberov, vybudovať oplotenie významných biotopov (jednoznačne oplotiť bývalé genofondové lokality), dodržiavať technologickú disciplínu a dobrý technický stav pri stavbe používaných mechanizmov a dopravných prostriedkov.

Pred samotným zahájením všetkých stavebných prác je potrebné bezpodmienečne zmonitorovať stav všetkých objektov v okolí stavby – hlavne obytné budovy, plánované prístupové cesty, jestvujúce mosty. Bude zdokumentovaný aktuálny stav (poškodenia, trhliny a pod.) a vytvorený z tohto monitoringu digitálny záznam. Všetky tieto prehliadky vykonať komisionálnym spôsobom za účasti dotknutých účastníkov výstavby.



Pred samotným zahájením všetkých stavebných prác je potrebné bezpodmienečne zmonitorovať stav všetkých objektov v okolí stavby – hlavne obytné budovy, plánované prístupové cesty, jestvujúce mosty. Bude zdokumentovaný aktuálny stav (poškodenia, trhliny a pod.) a vytvorený z tohto monitoringu digitálny záznam. Všetky tieto prehliadky vykonať komisionálnym spôsobom za účasti dotknutých účastníkov výstavby.

Počas stavebných prác je potrebné, okrem obmedzení uvedených v jednotlivých častiach dokumentácie, rešpektovať nasledovné:

- Pri vykonávaní stavebných prác je nutné dodržiavať všetky normy, nariadenia a predpisy platné v stavebníctve, týkajúce sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia pri zemných a betonárskych prácach. Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať pri realizácii prác pri styku s verejnou premávkou na existujúcich cestách, kde je nutné dodržiavať dočasné dopravné značenie.
- Stavebné práce a zabudované materiály musia spĺňať technicko – kvalitatívne podmienky.
- Stavebné práce, pri ktorých je prekračovaná dovolená hladina hluku sa nesmú vykonávať v oblastiach s blízkou obytňou zástavbou v hodinách nočného klľudu od 22:00 do 06:00 h. podľa nariadenia vlády SR O ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami.
- Práce v úsekoch stavby s prebiehajúcou poľnohospodárskou činnosťou je treba organizovať a realizovať tak, aby nedošlo k obmedzeniu činnosti užívateľov poľnohospodárskych pozemkov. Je zakázané realizovať pohyb osôb a mechanizmov zhotoviteľa stavby mimo povolených trás a staveniska (obmedzené trvalým, dočasným a ročným záberom), ničiť poľnohospodárske produkty z pozemkov susediacich so staveniskom.
- Počas výstavby je potrebná technologická disciplína, udržiavanie stavebných mechanizmov v dobrom technickom stave bez možnosti únikov ropných látok, zabezpečenie stavebných dvorov proti prenikaniu znečisťujúcich látok do podlažia návrhom vhodného odvodnenia a čistenia stavebných dvorov.
- Počas výstavby dôjde v lokalite predmetnej stavby k prechodnému zvýšeniu hlučnosti a prašnosti. Účinky je nutné čiastočne znižovať pravidelným čistením komunikácií používaných na staveniskovú dopravu
- V rámci DSP bol spracovaný Projekt monitoringu zložiek životného prostredia. V zmysle údajov uvedených v tomto elaboráte je nutné počas výstavby realizovať monitoring vybraných zložiek.
- Výrub drevín je povolený iba v rozsahu danom príslušným rozhodnutím.
- Zásah do drevín rastúcich mimo les, kde sa nedá vyhnúť výrubu drevín a krovín treba realizovať v mimohniezdnom období.
- Práce na prekládkach plynovodných vedení, kde je potrebná výluka prepravy plynu (prepoje) je dovolené robiť len mimo vykurovacieho obdobia.
- K zaisteniu maximálnej bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci všetkých osôb na stavenisku vypracuje zhotoviteľ plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v zmysle nariadenia vlády SR č.396/2006 Z.z. Východiskovým podkladom pre jeho spracovanie bude plán BOZP, ktorý bol spracovaný v rámci v časti K. „Plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci“.

#### *Požiadavky na organizáciu dopravy počas výstavby*

- Zachovanie plynulosti a bezpečnosti terajšej individuálnej a hromadnej dopravy pri obsluhu územia.
- Čistenie mechanizmov pred vstupom na verejné komunikácie.
- Rešpektovanie prevádzky susediacich objektov pri zásahu do ich vlastníckych práv.
- Zaistenie odvodnenia jestvujúcich komunikácií a dotknutého územia neprerušene počas výstavby

#### **Doporučený postup stavebných prác**

Zhotoviteľ musí preštudovať nadväznosť prác na všetkých stavebných objektoch, a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a verejného sektora (aj inžinierske siete) boli čo najkratšie. Podľa zvoleného postupu prác je súčasťou dodávky zhotoviteľa všetko potrebné, aj projektová dokumentácia pre dočasné dopravné značenie (vrátane určenia) a povolenia (uzávierky, výluky, rozkopávky a pod.) podľa požiadaviek správcov.

Postup stavebných prác rieši podrobne samostatná príloha Q. „Návrh projektu organizácie výstavby“.

Predpokladáme nasledovný všeobecný postup prác:

cestné komunikácie: predpokladáme štandardný postup budovania

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie vegetačného krytu, odhumusovanie ap.),
- prekládky, rekonštrukcie, ochrana a úpravy inžinierskych sietí,
- úprava stavebných dvorov,
- pri prekládkach v trase prístupových ciest k stavenisku je nutné inžinierske siete chrániť presypaním vrstvy štrkodrviny, na ktorú je nutné položiť cestné panely, aby nedošlo k prípadnému poškodeniu jednotlivých inžinierskych sietí ťažkými mechanizmami,
- postupná realizácia zemných prác (pri dodržiavaní predpísaných technologických predpisov a rešpektovaní klimatických obmedzení),
- súbežná a koordinovaná výstavba mostných objektov (vrátane príľahlých zemných kuželov pri oporách mostov),
- odvodňovacie zariadenia (odvodňovacie priekopy, trativody, atď.),
- konštrukčné vrstvy vozovky (v zmysle príslušných STN a TKP),
- dosypávka krajníc, zahumusovanie, hydroosev,
- vegetačné úpravy,
- dokončovacie práce: zvodidlá, smerové stĺpiky, dopravné značenie, atď.

postup a technológia výstavby mostov:

- výstavba preložky všetkých inžinierskych sietí, ktoré sú v kolízii s mostnými objektmi,
- výstavba všetkých súvisiacich objektov, ktoré je potrebné zrealizovať pred začatím prác na moste,
- výkop základov, príp. čerpanie vody zo stavebnej jamy,
- vyvrtanie, vystuženie a zabetónovanie vŕtaných pilót,
- zrealizovanie a vyhodnotenie zaťažovacích skúšok pilót,
- výstavba opôr bez záverného múrika,
- osadenie ložísk, vytvorenie debnenia nosnej konštrukcie,
- vystuženie a betonáž nosnej dosky,
- debnenie, vystuženie, betonáž záverných múrikov a krídel,
- zriadenie protimrazového klinu za oporami,
- zhotovenie ríms, chodníka a mostných záverov,
- polozenie konštrukcie vozovky,
- nátery oceľových častí mosta,
- zriadenie kuželov, terénne úpravy

postup výstavby vodohospodárskych objektov:

- odvodňovacie stoky budú vzhľadom k svojej hĺbke realizované ako prvé objekty na stavbe,
- po skončení výstavby bude zrealizovaná skúška vodotesnosti kanalizačného potrubia, šachiet a nádrží,
- na upravovanom vodovodnom potrubí bude potrubie po skončení výstavby prepláchnuté a vydezinfikované a bude realizovaná tlaková skúška minimálne na 1,5 násobok prevádzkového tlaku.

#### pozemné stavby:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie vegetačného krytu, odhumusovanie ap.),
- prekládky, rekonštrukcie, ochrana a úpravy inžinierskych sietí,
- realizácia výkopov a základov,
- realizácia hydroizolácie a tepelné izolácie,
- realizácia nosných konštrukcií, stropných a strešných konštrukcií,
- realizácia výplne otvorov,
- realizácia vnútorných a vonkajších povrchových úprav,
- realizácia podláh

#### postup výstavby a všeobecné predpisy elektro objektov:

Pred začatím zemných prác je nutné investorom zabezpečiť presné vytýčenie existujúcich podzemných sietí a dodržať príslušné normy, vrátane STN 33 4050. Je nutné označenie prípadných miest križovania prekladaných káblov s inými inžinierskymi sieťami tak, aby nedošlo k porušeniu existujúcich sietí a ani k úrazu elektrickým prúdom. Výkopovým prácam a kladeniu trubiek, resp. káblov, treba venovať zvýšenú pozornosť a práce na problémových miestach vykonávať ručne.

Pred začiatkom prác (preložky) sa musí zabezpečiť spoľahlivé odpojenie napájania jednotlivých káblov a vedení zo všetkých možných smerov napájania. Miesta odpojenia napájania musia byť vhodne označené a zabezpečené proti náhodnému alebo úmyselnému zapnutiu napájania.

Stavebné práce sa musia prevádzať so súhlasom dotknutých majiteľov sietí a s ich spoludozorovaním stavby.

Káble budú uložené v čo najväčšom možnom úseku v jednom výkope (vrátane rozvodov ostatných inžinierskych sietí a slaboprúdu), pri rešpektovaní minimálnych dovolených vzdialeností jednotlivých vedení (súbeh a križovanie) podľa noriem STN 34 1050 a STN 73 6005.

Pred zahájením stavebných prác je dodávateľ povinný overiť existujúce inžinierske siete v projektovej dokumentácii. Pri prácach s PTZ a pri zemných prácach je povinný dodržať ustanovenia a zákony:

- § 67 zákona č. 610/2003 Z.z. o elektronických komunikáciách,
- § 66, ods. č. 1 zákona č. 610/2003 Z.z. o telekomunikáciách,
- vyhlášku SÚBP č.374/1990 Zb. o bezp. práce a techn. zar. pri stavebných prácach,
- STN 73 3050 Zemné práce, STN 73 6005 Priestorová úprava vedení,
- STN 34 1050, STN 34 1050 a STN 33 2000-5-52 - predpisy pre kladenie silových elektrických vedení, ostatné STN, vyhlášky, nariadenia a zákony,
- predpisy správcu, resp. majiteľa siete.

Pri montážnych prácach je dodávateľ povinný dodržať aj technické predpisy platné v rezorte telekomunikácií, hlavne telekomunikačný zákon, TA 69 a TA 116. Potrebné je dodržiavať najmä tieto zásady:

- zemné práce bližšie ako 1 m od vedenia vykonávať len ručne,
- dodržiavať opatnosť v celom ochrannom pásme, tj. 2x2 m od úrovne zeme,
- odkrytý kábel chrániť proti preveseniu, poškodeniu a poškodeniu cudzou osobou,
- lôžko riadne upraviť, zhutniť a nepovoliť prechádzanie ťažkými vozidlami, pokiaľ sa nevykoná ochrana proti mechanickému poškodeniu,
- nad trasou nebudovať zariadenia znemožňujúce prístup k vedeniu,
- bez súhlasu prevádzkovateľa nemeniť tvar a rez uloženia,
- investor zabezpečí preukázateľné oboznámenie pracovníkov, vykonávajúcich zemné práce, s vytýčenou trasou a s podmienkami práce v jeho blízkosti,

#### realizácia elektro objektov VVN:

V dostatočnom predstihu pred realizáciou musí byť úprava vedenia prerokovaná s prevádzkovateľom vedenia a odsúhlasený harmonogram jeho vypínania. Po vytýčení trasy preložky vedenia a podzemných inž. sietí budú uskutočnené výkopy základových jám nových stožiarov mimo trasy jestvujúceho vedenia a zabetónovanie základových dielov stožiarových konštrukcií. Betónový základ je nutné pred ďalšou montážou nechať minimálne 21 dní vytvrdnúť, kedy betón vykazuje 70% predpísanej pevnosti.

Potom budú vztýčené stožiare mimo jestvujúce vedenie a budú vystrojené izolátorovými armatúrami.

Ďalší postup musí byť realizovaný pri vypnutom jestvujúcom vedení a organizovaný tak, aby odstávka vedenia bola čo najkratšia.

Budú realizované výkopy základových jám nových stožiarov v trase vedenia a zabetónovania základových dielov stožiarových konštrukcií.

Stožiare jestvujúceho vedenia sa zakotvia, proti ťahu jestvujúcich vodičov bude uskutočnená demontáž stožiarov jestvujúceho vedenia. Po demontáži vedenia sa vztýči v jestvujúcej trase vedenie nové stožiami a zabezpečí sa izolátorovými armatúrami.

Jestvujúce vodiče budú naspojované v preponkách nových stožiarov.

Odstráni sa provizórne zakotvenie stožiarov a dokončí sa demontáž jestvujúceho vedenia.

Po uskutočnení vstupnej revízie je možné novú preložku zapnúť do siete VVN.

#### postup výstavby a všeobecné predpisy objektov plynovodov:

- pred montážou je potrebné vykonať kontrolu priechodnosti rúr, ich vyčistenie, rozmerov, povrchu a tvaroviek. Viac poškodené miesta musia byť vyradené a opravené. Manipulovať so zvarovými rúrami je možné až po ochladení spojov. Spôsob montáže musí vylúčiť možnosť vzniku napätia v potrubí. Pri uložení potrubia do výkopu musia byť voľné konce tesne uzavreté. Armatúry sa montujú až po uložení potrubia do výkopu,
- montážne a zväračské práce na vlastnej preložke môžu vykonávať len pracovníci s osvedčením a štátnymi skúškami pre práce na STL plynovodoch s pracovným pretlakom do 0,1 Mpa,
- pri križovaní a súbahu s jestvujúcimi podzemnými vedeniami je potrebné dodržať články STN 73 6005. Pred zahájením zemných prác na preložke plynovodu je nutné zabezpečiť vytýčenie všetkých existujúcich podzemných inžinierskych sietí priamo v teréne za účasti zástupcov ich prevádzkovateľov,
- pri súbahu jestvujúcich podzemných vedení a nadzemného vedenia s navrhovanou trasou v prípade ich blízkosti do cca 1,0 m, resp. pri križovaní trasy plynovodu s jestvujúcimi podzemnými vedeniami, je potrebné venovať zvýšenú pozornosť pri výkopových prácach, používať vhodné mechanizmy a pracovné nástroje, strojový výkop nahradiť ručným výkopom a počas prác stabilizovať jestvujúce káble, chráničky. Zhotoviteľ je povinný pri vykonávaní stavebných prác v ochranných pásmach jestvujúcich vedení, objektov a zariadení dodržiavať podmienky výkonu prác v zmysle platných STN.

### **2.11 Požiadavky na doplňujúce prieskumy a projektové práce**

V ďalších stupňoch sa nepredpisujú špeciálne požiadavky na doplňujúce prieskumy, nakoľko všetky požadované boli vykonané v DSP a sú zdokladované v časti I. Dokumentácia prieskumov.

V prípade, ak počas stavebného konania vzniknú dodatočné požiadavky a podmienky, objednávatel' vyzve zhotoviteľa na aktualizáciu dokumentácie na ponuku, a to v rozsahu vyplývajúcom z podmienok a požiadaviek stavebného povolenia.

Po ukončení výstavby bude vyhotovená dokumentácia skutočného realizovania stavby DSRS.

Pri výstavbe predmetnej stavby je potrebné zabezpečiť:

- tesne pred realizáciou zaktualizovať inžinierske siete – nanovo ich všetky overiť u správcov a vytýčiť, prípadné zistené zmeny riešiť v realizačnom projekte,
- po spracovaní harmonogramu výstavby vybraným zhotoviteľom bude potrebné vyhotoviť podrobné projekty dopravného značenia počas výstavby a ich schválenie príslušnými úradmi,
- v dobe prípravy stavby bude bezpodmienečne nutné previesť skúšobne pilóty za účelom zistenia vrátateľnosti pilót navrhnutého priemeru v miestnych geologických podmienkach,

V Bratislave 10/2023

Vypracoval: Ing. Ľuboslav Nagy