

ORÝCHLOSTNÁ CESTA R2, ŠACA – KOŠICKÉ OĽŠANY

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O

(Číslo: 4043/14 - 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. **Názov**
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
2. **Identifikačné číslo**
35 919 001
3. **Sídlo**
Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. **Názov**
Rýchlostná cesta R2, Šaca – Košické Oľšany
2. **Účel**
Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie novej cestnej komunikácie v parametroch odpovedajúcich jej dopravnému významu, dopravnej intenzite, ktorá by vytvorila podmienky pre odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územia s cieľom zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov a účastníkov cestnej premávky, ako aj poskytnutia vyššieho dopravného komfortu užívateľom komunikácie a zároveň sa dobuduje ucelený úsek nadradenej dopravnej infraštruktúry SR.
3. **Užívateľ**
Užívateľ : verejnosť
Správca : Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
4. **Miesto realizácie**
Lokalizácia záujmového územia podľa územno-správneho členenia Slovenskej republiky :
VÚC : Košický kraj
Okres : Košice II., Košice III., Košice IV., Košice - okolie
Obce : Šaca, Košická Nová Ves, Barca, Krásna, Šebastovce, Sokol'any, Haniska, Kokšov – Bakša, Valaliky, Sady nad Torysou, Košická Polianka, Vyšná Hutka, Nižná Hutka, Košické Oľšany.
Situovanie záujmovej lokality podľa Katastra nehnuteľností Slovenskej republiky :
Katastrálne územie :
Okres Košice II.: Šaca, Železiarne.

Okres Košice III.: Košická Nová Ves

Okres Košice IV.: Barca, Krásna, Šebastovce

Okres Košice - okolie: Sokol'any, Haniska, Kokšov-Bakša, Valaliky, Zdobá, Košická Polianka, Vyšný Olčvár, Vyšná Hutka, Nižná Hutka.

5. Termín začatia a ukončenia

Predpokladaný termín začatia výstavby:

2017

Predpokladaný termín ukončenia výstavby:

2020

Ukončenie prevádzky:

bez časovo ohraničenej doby

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Zaujmové územie pre návrh variantov rýchlostnej cesty R2 v predmetnom úseku sa nachádza v rovinatej časti Košickej kotliny medzi Šacou a Košickými Olšami východne až juhovýchodne od aglomerácie mesta Košice z veľkej časti v poľnohospodárskej krajine s výskytom priemyselných areálov.

Začiatok rýchlostnej cesty R2 je situovaný v trase jestvujúcej dočasnej cesty R2 (pôvodná I/50) medzi priemyselnou zónou a mestom Košice, juhovýchodne od medzinárodného letiska Košice. Medzi letiskom Košice a obcou Haniska sa nachádza priemyselná zóna so železničnými traťami ŽSR Zvolen – Košice, nákladná železničná stanica Haniska, manipulačné koľaje USSK, kontajnerové prekladisko. Oblasť medzi priemyselnou zónou a obcou Haniska je v súčasnosti využívaná na poľnohospodárske účely. Východne od obce Haniska je od roku 2013 v prevádzke rýchlostná cesta R4 Košice – Milhošť, ktorej začiatok úseku je v mimoúrovňovej križovatke Košice juh. Oblasť medzi križovatkou Košice juh a Hrašovík je využívaná predovšetkým na poľnohospodárske účely. Južne od mestskej časti Šebastovce sa nachádza cesta I/68 smerujúca na hraničný priechod Milhošť. Medzi Košicami a obcou Valaliky sa nachádza železničná trať Košice – Hidasnémeti. V juhovýchodnej časti mesta Košice smerom na obec Kokšov Bakša sa pri rieke Hornád nachádza čistiareň odpadových vôd mesta Košice a v okolí rieky Hornád sa nachádzajú bývalé odkaliská odpadov zo spracovania železných rúd. Rieka Hornád má v tejto časti vybudované obojstranné hrádze, ktoré slúžia na ochranu územia pred záplavami. V juhovýchodnej časti mestskej časti Košice – Krásna sa nachádza v údolí rieky Torysa územie poľnohospodársky využívané pričom západne od obce Hrašovík sa nachádza lokalita bývalého ovocného sadu.

Celá oblasť od rieky Horná po obec Sady nad Torysou je výhľadovo plánovaná na zastavanie v rámci projektu „Východné mesto“ kde by malo nájsť bývanie cca 60 tisíc obyvateľov. Severne od obce Sady nad Torysou sa nachádza záhradkárská osada na pravom brehu rieky Torysa, ktorá je prístupná z cesty I/50 v mieste napojenia obce Hrašovík. Medzi záhradkárskou osadou a obcou Sady nad Torysou sú na pravom brehu Novoveského potoka situované lesné pozemky, ktoré zasahujú takmer k rieke Torysa. Oblasť medzi obcou Sady nad Torysou a cestou I/50 je poľnohospodársky využívaná.

Navrhované stavebnotechnické riešenie

Navrhované varianty sú výhľadovo navrhnuté v šírkovom usporiadaní variant č. 1 R 22,5 a variant č. 2 R 24,5/120. Jedná sa o štvorpruh smerovo rozdelený, čomu zodpovedá aj celé technické riešenie.

Tab. č. 1 Základné technické požiadavky jednotlivých variantov

Tab. č. 1 Základné technické požiadavky jednotlivých variantov			
Variant	Šírkové usporiadanie	Kategória	Navrhovaná rýchlosť (km/hod.)
Variant č. 1 – kombinovaný	4 – pruhová komunikácia	R 22.5/120 (100)	120 (100)
Variant č. 2 – fialový		R 24,5/120 (úsek 0,0–7,0 km)	100
		R 24,5/120 (úsek 7,0–23,826 km)	120

Popis trás jednotlivých navrhovaných variantov

Navrhovaná rýchlostná cesta R2 na začiatku úseku (km 0,000) začína v križovatke Šaca, kde sa napája na plánovaný úsek rýchlostnej cesty R2 Včeláre - Šaca, ktorý je pripravovaný do výstavby v neskoršom období ako predmetný úsek R2 Šaca – Košické Olšany. Koniec úseku predmetnej stavby je situovaný v MÚK Hrašovík, kde následne sa trasa R2 bude napájať na pripravovaný úsek stavby diaľnica D1 Budimír – Bidovce.

Rozdiel medzi oboma variantmi je vo vedení trasy stavby v začiatočnom úseku od 0,0 km po 7,0 km, ako aj v umiestnení a technickom riešení križovatkových uzlov.

Variant č. 1 – (kombinovaný):

Celková dĺžka trasy kombinovaného variantu predstavuje 22,125 km.

Začiatok úseku variantu č.1 nadväzuje na predchádzajúci pripravovaný úsek rýchlostnej cesty „R2 Včeláre - Šaca“. Začína navrhovanou mimoúrovňovou okružnou križovatkou Šaca. Za križovatkou Šaca obchádza trasa kombinovaného variantu cestu I/50 zo severu a po cca 1,5 km ju premoštuje pomerne šikmým križovaním. Súčasne križuje aj dvojkoľajnú električkovú trať idúcu do U.S. Steel. V tomto priestore sa nachádza vysokonapäťová elektrická rozvodňa U.S. Steel s množstvom nadzemných VVN vedení, ako aj koridor prívodných vodovodných potrubí zásobujúcich mesto Košice pitnou vodou a vodovodných potrubí na technologickú vodu pre U.S. Steel. Na východnej strane U.S. Steel je navrhovaná MÚK U.S. Steel. Trasa pokračuje medzi východnou časťou areálu U.S. Steel a letiskom Košice, kde v cca 4,0 km sa v polohe Haništianskeho lesa (lokalita Natura 2000) odkláňa východným smerom a prechádza priamo cez celistvú časť lesného komplexu. V tomto priestore sa vyhýba železničnému komplexu (trať ŠTR, prekladisko Haniska a železničná trať Zvolen - Košice).

V km 7,5 sa prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky Košice – juh (R4) napája na trasu modrého variantu. Trasa modrého variantu od MÚK Košice – juh do konca úseku je totožná s trasou variantu č.2 – (fialový), s tým, že v polohe km 17,5 až 19,5 modrého variantu sa trasa fialového odkláňa v západnom smere, aby ochranné pásmo stavby nezasahovalo do zastavaného územia obce Sady nad Torysou, časť Zdoba.

Variant č. 2 – (fialový):

Celková dĺžka trasy fialového variantu predstavuje 23,826 km.

I. úsek R2 Šaca – Haniska (km 0,000 – km 6,828)

Rýchlostná cesta je navrhovaná v kategórii R 24,5/100. Dĺžka I. úseku rýchlostnej cesty je 6,828 km. Stavba má začiatok situovaný v jestvujúcej mimoúrovňovej križovatke Šaca s plynulým priestorovým výhľadovým napojením na úsek R2 Včeláre - Šaca, ktorý je v súčasnosti v príprave. Križovatka Šaca je navrhovaná na rekonštrukciu v rámci úseku Včeláre – Šaca. Rýchlostná cesta R2 je v úseku Šaca – Ľudvíkov Dvor bude situovaná v trase jestvujúcej cesty R2 (pôvodná cesta I/50), pričom je navrhovaná jej rekonštrukcia so zväčšením šírky z pôvodnej 22,5 m komunikácie na R 24,5 m a úpravou smerového vedenia cesty, ktorá bola pôvodne navrhovaná na návrhovú rýchlosť 80 km/hod. Jestvujúca zástavba,

ako aj pozemky pozdĺž cesty I/50 na jej ľavej strane budú prístupné z navrhovanej prístupovej komunikácie medzi križovatkou Šaca a Ľudvíkovým Dvorom. V priestore vstupnej brány č.3 do areálu USSK sa nachádzajú na jestvujúcej ceste obojstranné zastávkové pruhy s podchodom pre peších pod jestvujúcou komunikáciou. Tieto zastávkové pruhy zostanú napojené na navrhovanú rýchlostnú cestu R2 so zachovaním jestvujúceho podchodu pre peších. Ďalej v južnom smere od časti Ľudvíkov Dvor je navrhovaná mimoúrovňová križovatka „Ľudvíkov Dvor“. Z tejto mimoúrovňovej križovatky smeruje rýchlostnej cesta východným smerom súbežne s cestou III/050 187 (Haništianska cesta) po navrhovanú križovatkou Haniska. Z križovatky Ľudvíkov Dvor smeruje rýchlostná cesta súbežne s cestou III/050 187 až po križovatkou Haniska, pričom rýchlostná cesta nezasahuje do ochranných pásiem a prekážkových rovín letiska Košice a je vedená okrajom Haništianskeho lesa. Rýchlostná cesta mostným objektom križuje koridor železničnej trate č. 160 Zvolen – Košice, širokorozchodnej železničnej trate Haniska – Maťovce a vlečkové koľaje z areálu USSK. Západne od obce Haniska je navrhovaná mimoúrovňová križovatka Haniska zabezpečujúca prepojenie rýchlostnej cesty R2 s rýchlostnou cestou R4 Košice – Milhost'. Napojenie R2 na rýchlostnú cestu R4 si vyžiada úpravu rýchlostnej cesty R4 dostavbou odbočovacích a pripájacích pruhov, ako aj posunutie protiľukovej steny na ochranu obytnej zástavby obce Haniska.

II. úsek R2/R4 Haniska – Košice juh (km 6,828 – km 9,564, v dĺžke 2 736 m).

Ide o už prevádzkovaný úsek rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhost'. Navrhovaná stavba bude vedená v trase R4 ako peáž až po existujúcu križovatkou Košice – juh, ktorá sa v rámci realizácie navrhovanej činnosti dobuduje – napojenie R2/R4 s existujúcou cestou I/68.

III. úsek R2/R4 Košice juh – Košické Olšany (km 9,564 – km 23,825, v dĺžke 14 261,8 m).

V úseku Košice juh – Košické Olšany prechádza rýchlostná cesta rovinatým územím údolnej nivy riek Hornád a Torysa, ktoré je z väčšej časti využívané na poľnohospodárske účely. Z križovatky Košice juh smeruje rýchlostná cesta východným smerom severne od obce Valalíky pričom križuje cestu III/068 021 z MČ Košice - Barca do obce Valalíky a jednokoľajnú elektrifikovanú železničnú trať č. 169 Košice - Hidasnémeti. Rýchlostná cesta v tejto časti je situovaná vo vzdialenosti cca 200 m od obytnej zástavby severnej časti obce, pričom zo strany obce je navrhovaná protiľuková stena a prístupová cesta k rozdeleným pozemkom. Mostný objekt nad železničnou traťou a cestou III. triedy je využívaný zároveň pre napojenie prístupovej komunikácie k jednostrannému veľkému odpočívadlu Valalíky. Ďalej pokračuje južne od zastavaného územia MČ Košice – Krásna, križuje prístupovú cestu k čistiarni odpadových vôd Kokšov – Bakša. Následne prechádza mostným objektom ponad rieku Hornád a v 15,0 km prekonáva premostením železničnú trať č.190 (Košice - Čierna n./T.). Trasa fialového variantu v JV smere obchádza zastavané územie MČ Košice – Krásna, križuje cestu II/552 a kopíruje niveletu terénu v poľnohospodársky využívannej krajine. Koniec úseku navrhovanej rýchlostnej cesty R2 je situovaný v 23,826 km v mimoúrovňovej križovatke Hrašovík (súčasť stavby D1 Budimír – Bidovce).

Tab. č. 2 Prehľad základných ukazovateľov navrhovaných variantov

Ukazovateľ	m.j.	Variant	
		č. 1 – (kombinovaný)	č. 2 – (fialový)
Celková dĺžka trasy	km	22,125	23,826
Počet križovatiek (MUK)	ks	5	5
Plocha mostných objektov R2	m ²	117 085,12	72 834,0
Kubatúra výkopov	m ³	146 842	310 640
Kubatúra násypov	m ³	2 490 775	1 931 460
Asanácia objektov	ks	0	17

Trvalý záber pôdy (orientačné)	ha	116,51	134,4
Z toho	Poľnohosp. pôda	ha	108,02
	Lesné pozemky	ha	8,49
Dočasné zábery pôdy (spolu)	ha	18,1	23
Protihlukové opatrenia (steny)	m	5 200	8 485
Preložky a úpravy vodovodov	m	2 000	5 332
Preložky a úpravy vodných tokov	m	360	754
Preložky a úpravy plynovodov	m	3 530	9 176
Preložky, úpravy VN, NN	m	9 432	8 840

Navrhované križovatky

Variant č.1 – (kombinovaný)

Vo variante č.1 sú navrhované nasledujúce mimoúrovňové križovatky:

- križovatka „Šaca“ - križovatka bude umiestnená v priestore dnešnej mimoúrovňovej križovatky cesty I/50 (cesta E 571) s prístupovou komunikáciou k bráne č.1 U.S. Steel.
- križovatka „U.S. Steel“ - križovatka je navrhnutá ako mimoúrovňová trúbkovitá s pripojením na cestu III/050187. Križovatka rieši napojenie prekladacej stanice Košice – Bočiar, ktorá je v tejto lokalite navrhnutá v rámci intermodálnej prepravy. Okrem toho rieši aj napojenie výstupu nákladnej dopravy (brána č. 4) z priemyselného komplexu U.S. Steel.
- križovatka „Košice – Juh“ (s rýchlostnou cestou R4 Košice - Milhost') - križovatka bola navrhnutá v rámci stavby rýchlostnej cesty R4 Košice - Milhost' s cestou I/68. Táto existujúca križovatka sa v rámci stavby R2 dobuduje o 2 nové vetvy.
- križovatka „Krásna“ - je navrhnutá ako osmičková mimoúrovňová križovatka, ktorá rieši napojenie tranzitnej dopravy z juhovýchodu Košického kraja smerom na Rožňavu a Prešov.
- križovatka „Košická Olšany (Hrašovík)“ – mimoúrovňová križovatka je súčasťou stavby diaľnice DI Budimír - Bidovce, ktorá je pripravovaná na výstavbu. V rámci stavby R2 Šaca - Košické Olšany sa vybudujú na nej nové vetvy premostenie súčasnej cesty I/50.

Variant č.2 – (fialový)

Stavba R2 Šaca – Košické Olšany bude obsahovať nasledujúce mimoúrovňové križovatky: MÚK Ľudvíkov Dvor, MÚK Haniska, MÚK Košice – juh, MÚK Krásna, MÚK Hrašovík.

Mimoúrovňová križovatka „Ľudvíkov dvor“

Jedná sa o útvarovú križovatku, ktorá bude zabezpečovať prepojenie rýchlostnej cesty R2 s pôvodnou cestou I/50 (dočasná R2) a cestou III/050 187, z ktorej je dopravne napojená severná časť priemyselnej zóny USSK. Jestvujúca úrovňová styková križovatka ciest I/50 a III/050 187 pri Ľudvíkovom Dvore je dlhodobo evidovaná ako opakovaná nehodová lokalita peších, cyklistov s účastníkmi dopravy a jej prestavbou na mimoúrovňovú križovatku bude táto nehodová lokalita odstránená.

Odporúčaný tvar mimoúrovňovej križovatky Ľudvíkov Dvor zabezpečuje prepojenie rýchlostnej cesty R2 s jestvujúcim komunikačným systémom a priemyselnou zónou USSK, pričom zohľadňuje polohu jestvujúcich komunikácií, jestvujúcej električkovej trate, polohu zastavaného územia časti Ľudvíkov Dvor, ako aj výhľadovú plochu pre rozšírenie technológie USSK s.r.o. Košice. Súčasťou tejto križovatky bude napojenie lokality Ľudvíkov Dvor s odstránením úrovňových krížení, pozri aj vplyv na dopravu a MHD, kap. III/11.3. V križovatke Ľudvíkov Dvor bude vybudovaná okružná križovatka, ktorá bude zabezpečovať prepojenie „miestnej“ dopravy v rámci priemyselnej zóny. Prepojenie rýchlostnej cesty R2 s pôvodnou cestou I/50 smerom do mesta Košice bude riešené samostatnými vetvami, ktoré budú zabezpečovať komfortné, bezpečné a kapacitné prepojenie „tranzitnej“ dopravy v rámci

aglomerácie Košíc. Z okružnej križovatky bude napojená cesta III/050 187 v severnej časti priemyselnej zóny, napojenie vstupnej brány č.3 a napojenie lokality Ľudvíkov Dvor.

Mimoúrovňová križovatka „Haniska“

Ide o útvarovú križovatku v km 5,2 trasy stavby zabezpečujúcu prostredníctvom jednotlivých vetiev dopravné prepojenie rýchlostných ciest R2 a R4 (Košice – Milhošť) a zároveň bude v tejto križovatke napojená existujúca cesta III/050 187 „Haništianska“ cesta. Prostredníctvom Haništianskej cesty III/050187 bude napojená východná časť priemyselnej zóny USSK a taktiež bude napojená aj pripravovaná výstavba prekladiska intermodálnej prepravy.

Mimoúrovňová križovatka „Košice - juh“

Ide o deltovitú križovatku rýchlostných ciest R2 v km 9,6 a rýchlostnej cesty R4 s cestou I/68. Križovatkový uzol bude zabezpečovať napojenie južnej časti mesta Košice na rýchlostnú cestu R2, ktorého I. etapa je už ukončená a je súčasťou stavby R4 Košice – Milhošť. V rámci stavby R2 bude dobudovaný do definitívneho / finálneho tvaru.

Mimoúrovňová križovatka „Krásna“

Jedná sa o osmičkovú križovatku v 15,5 km fialového variantu, ktorá zabezpečí prepojenie existujúcej cesty II/552 s rýchlostnou cestou R2 v juhovýchodnej časti mesta Košice (MČ Košice – Krásna).

Mimoúrovňová križovatka „Hrašovík“

Mimoúrovňová križovatka je súčasťou rýchlostnej cesty R2 v koncovom úseku trasy (23,825 km), pričom sa jedná o dobudovanie mimoúrovňovej križovatky Hrašovík, ktorej I. etapa výstavby je súčasťou stavby: „Diaľnica D1 Budimír – Bidovce“, tzn. stavba diaľnice v úseku Budimír – Bidovce bude realizovaná skôr ako stavba R2 Šaca – Košické Olšany.

Odpočívadlá a strediská správy údržby rýchlostnej cesty

V trase navrhovanej činnosti vo variante č. 2 – (fialový) sa uvažuje s umiestnením odpočívadla Valaliky a strediska údržby rýchlostnej cesty Šebastovce.

Súčasťou stavby rýchlostnej cesty R2 Šaca – Košické Olšany je v zmysle koncepcie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách SR navrhované jednostranné veľké odpočívadlo kategórie „B“ napojené z oboch dopravných smerov trasy R2. Odpočívadlo sa bude nachádzať v km 11,5 fialového variantu v k.ú. Valaliky a bude situované severne od prístupovej cesty ku spaľovni a ČOV mesta Košice.

Navrhované jednostranné veľké odpočívadlo bude obsahovať :

- plochu pre výhľadovú čerpaciu stanicu pohonných hmôt na vstupe na odpočívadlo,
- objekt rýchleho občerstvenia,
- odstavené plochy pre 63 osobných vozidiel (z toho 2 státi pre dobíjanie elektromobilov),
- odstavné plochy pre 13 autobusy a 4 karavany,
- odstavné plochy pre 33 nákladných vozidiel,
- plochy pre odpočinok a detské ihrisko,
- chodníky a plochy zelene.

Stredisko SSÚR Šebastovce

V trase fialového variantu č.2 sa v polohe 9,4 – 9,5 km počíta s realizáciou areálu SSÚR Šebastovce. Samotná plocha strediska údržby bude umiestnená v polohe mimoúrovňovej križovatky Košice - juh západne od cesty I/68 a južne od rýchlostnej cesty R2/R4.

Stredisko Šebastovce bude napojené aj na existujúcu cestu I/68 a bude zabezpečovať riadenie, správu a údržbu predmetného úseku rýchlostnej cesty R2.

V trase variantu č.1 - (červeno – modrý) sa taktiež počíta s SSÚR Šebastovce v susedstve cesty I/68, avšak cca 900 m severnejšie od umiestnenia MÚK Košice – juh.

Umiestnenie stavebných dvorov a depónií

Lokalizácia hlavného stavebného dvora nie je v dokumentácii určená a jeho umiestnenie bude súčasťou tendrových podmienok pre výber dodávateľa stavby. Návrh umiestnenia stavebných dvorov je v polohe mimoúrovňových križovatiek, mimo chránených lokalít NATURA 2000, chránených území a pod.

Umiestnenie depónií počas realizácie stavby bude spresnené na základe výsledkov podrobného inžiniersko - geologického prieskumu a budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Technické parametre rýchlostnej cesty R2 v zadanej kategórii R 24,5/120 musí vyhovovať aktuálne platným normám STN 73 6101, križovatky STN 73 6102 a mostné objekty STN 73 6201, STN 73 6209.

Technické riešenie odvodnenia

Koncepcia odvodnenia územia zohľadňuje konfiguráciu terénu, situovanie rýchlostnej cesty ako aj križovatiek, mostných objektov a pod. rýchlostná cesta R2 má v úsekoch s dostredným sklonom navrhovanú cestnú kanalizáciu systémom odvodňovacích rigolov a kanalizácie alebo v úsekoch s malým prevýšením odvodnenie systémom odvodňovacích žľabov. Kanalizácia je vyústená do prostredníctvom retenčných nádrží do vodných tokov, melioračných kanálov alebo vsakovacích systémov. Pre vyústením je zachytená voda z povrchového odtoku prečistená od ropných a nextrahovateľných látok pričom odlučovače majú na výstupe koncentráciu NEL max. 5 mg/l. . Odlučovače sú navrhované so zväčšenou sedimentačnou časťou a celý odvodňovací systém je vzhľadom na riziká prívalových dažďov dimenzovaný s 20% rezervou. Retenčné nádrže sú dimenzované na zrážky s intenzitou dažďa pre 180 min. dážď pri periodicite 1,0 (1x ročne) pre ombrografickú stanicu Košice letisko $q_2 = 17 \text{ l.s}^{-1}.\text{ha}^{-1}$. Retenčné nádrže sú dimenzované tak na väčší objem dlhodobějších dažďov aj vzhľadom na geologickú stavbu územia.

Technické riešenie mostných objektov

Rozsah a technické riešenie mostných objektov je podmienený požiadavkami na výškové riešenie trás z hľadiska splnenia požiadaviek STN 73 6201, STN 73 6209 a s ohľadom na požiadavky územných limitov – základové podmienky, hladiny záplavových vôd, mimoúrovňové križenia s miestnymi komunikáciami a s železnicami, existujúca aj výhľadová zástavba územia.

7. Vyhodnotenie variant riešenia činnosti

Navrhovaná činnosť „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“ bola posudzovaná v troch variantoch v súlade s rozsahom hodnotenia, určeným MŽP podľa § 30 zákona zo dňa 07.03.2014 vo variantných riešeniach :

- Nulový variant - stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila.
- Varianty uvedený v Oznámení o zmene – variant č.1 – (kombinovaný v rozsahu hodnotenia označený ako červený).
- Variant uvedený v Oznámení o zmene – variant č.2 (v rozsahu hodnotenia označený ako fialový).

Jednotlivé varianty boli vyhodnotené z hľadiska vplyvov na životné prostredie, so zohľadnením ich ekonomických a technických ukazovateľov, v rozsahu stanovenom

zákonom. Hodnotenie variantných riešení bolo vykonané podľa 22 kritérií a z pohľadu komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie, súčasných a výhľadových dopravných nárokov a ich dopadu na obyvateľstvo dotknutých sídelných útvarov. V prípade navrhovaných variantných riešení bol použitý proces multikriteriálneho rozhodovania ako výsledok viac objektového multikriteriálneho rozhodovania.

Pre porovnanie posudzovaných variantov navrhovanej činnosti bola použitá metóda multikriteriálneho hodnotenia. Varianty boli porovnávané z hľadiska kritérií :

- | | |
|---|---|
| 1. Investičné náklady | 12. Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy |
| 2. Dĺžka trasy | 13. Trvalý záber lesných pozemkov |
| 3. Technická náročnosť stavby – plocha mostov | 14. Ohrozenie povrchových vôd |
| 4. Technická náročnosť stavby – zemné práce | 15. Ohrozenie zásob podzemných vôd |
| 5. Dopravná obslužnosť územia | 16. Zmena krajinného obrazu |
| 6. Asanácia objektov | 17. Zásah do prvkov ÚSES |
| 7. Hlukové zaťaženie obyvateľstva | 18. Zásah do chránených území |
| 8. Regionálne dopravné vzťahy | 19. Zásah do lokalít NATURA 2000 |
| 9. Zásah do urbanizovaného prostredia | 20. Záber lesných biotopov v lokalite NATURA |
| 10. Zásah do technickej infraštruktúry | 21. Spoločenská hodnota za záber biotopu (CHVÚ) |
| 11. Súlad s ÚPD dotknutých obcí | |

Hodnotenie zohľadňovalo všetky doteraz zistené poznatky a skutočnosti a výsledok odráža podrobnú špecifikáciu vplyvov na jednotlivé zložky popísané v správe o hodnotení s určením poradia vhodnosti realizovania jednotlivých variantov rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca - Košické Oľšany“.

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

Z porovnania variantov a stanovenia ich váh je zrejmé, že najdôležitejšími kritériami na výber optimálneho variantu bol zásah do chránených území a prvkov, rozsah záberu lesných biotopov, zásah do prvkov ÚSES, výška spoločenskej hodnoty za záber biotopu (CHVÚ), ohrozenie zásob podzemných vôd, ohrozenie povrchových vôd, asanácia objektov, dopravná obslužnosť územia (odľahčenie dopravy), hlukové, imisné zaťaženie obyvateľstva a ďalšie. Pre stanovenie váh jednotlivých kritérií spracovateľ správy o hodnotení použil metódu známkovaciu a do procesu stanovenia váh zapojil odbornú a laickú verejnosť, ako aj občanov z hodnoteného územia.

Poradie variantných riešení podľa výsledkov multikriteriálneho hodnotenia trasovania rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca - Košické Oľšany :

Poradie 1. Variant č.2 – (fialový).

Poradie 2. Variant č.1 – (kombinovaný - kombinácia červený (0,0 – 7,0 km), modrý (7,0 – 21,675 km).

Z výsledkov porovnania vyplýva, že variant č. 2 má tieto výhody:

- nižšie investičné náklady ako vo variante č.1,
- nižšie kubatúry potreby násypového materiálu,
- oproti variantu č.1 nižšia technická náročnosť,
- súlad s ÚPN VÚC Košického samosprávneho kraja,

- menší záber biotopov európskeho významu oproti variantu č.1,
- zásah do CHVÚ009 Košická kotlina je v kontakte s urbanizovanými plochami v území (stavba miňa súvislé lesné porasty Haništianskeho lesa),
- vyššia dopravná obslužnosť územia a vyššie odľahčenie dopravy z existujúcich hlavných dopravných koridorov (cesta I/50, I/68) na nový koridor R2 Šaca – Košické Olšany.

Nevýhody variantu č. 2 sú nasledovné:

- potreba asanácií objektov v záhradkárskej osade v časti Ľ. Dvor,
- zásah do urbanizovaného územia (priemyselný areál USSK, Solarpark),
- väčší rozsah záberu poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v riešenom území oproti variantu č.1.

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

- Emisná štúdia, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013
- Hluková štúdia, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013
- Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na územia Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, EKOJET, s.r.o., 2014
- Charakteristika technickej infraštruktúry (variant č.2)
- Mapová dokumentácia :
 - č. 1: Širšie vzťahy - umiestnenie navrhovanej činnosti, M 1 : 50 000
 - č. 2: Ortofotomapa, M 1 : 10 000, súčasný stav ŽP, vplyvy hodnotenej činnosti a navrhované opatrenia
 - č. 3: Prehľadná situácia stavby, M 1 : 10 000, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 09/2013

Jednotlivé varianty boli vyhodnotené z hľadiska vplyvov na životné prostredie, so zohľadnením ich ekonomických a technických ukazovateľov v rozsahu stanovenom Ministerstvom životného prostredia SR podľa § 30 zákona zo dňa 07.03.2014.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s. so sídlom Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava predložil dňa 22.01.2014 Ministerstvu životného prostredia SR podľa § 18 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon) Oznámenie o zmene pre navrhovanú činnosť „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“. Oznámenie o zmene opisuje technické zmeny a modifikované riešenia v trasovaní a v stavbách rýchlostnej cesty. Oznámenie o zmene pre účely procesu posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie vypracoval DOPRAVPPROJEKT a.s. Kominárska 2,4 Bratislava 3 v septembri 2013.

Pre navrhovanú činnosť „Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany, bolo na základe hodnotenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona dňa 4.1.2010 vydané „Záverečné stanovisko“ Ministerstva životného prostredia č. 1309/09-3.4/ml. Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) zaslalo uvedené Oznámenie o zmene všetkým dotknutým obciam a zverejnilo ho na webovom sídle ministerstva:

<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r2-saca-kosicke-olsany>

MŽP SR na základe posúdenia týchto zmien vydalo dňa 14. 02. 2014 Vyjadrenie, v ktorom uviedlo, že tieto zmeny predstavujú možné závažné vplyvy, a preto je ich potrebné podrobnejšie posúdiť. Z tohto dôvodu MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoliujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo dňa 07.03.2014 podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“ (ďalej len správa) vypracoval EKOJET spol. s r.o., Staré Grunty 9A, Bratislava v júni 2014 v rozsahu 110 strán s prílohami :

- Emisná štúdia, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013
- Hluková štúdia, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013
- Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na územia Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, EKOJET, s.r.o., 2014
- Charakteristika technickej infraštruktúry (variant č.2)
- Mapová dokumentácia :
 - č. 1: Širšie vzťahy - umiestnenie navrhovanej činnosti, M 1 : 50 000
 - č. 2: Ortofotomapa, M 1 : 10 000, súčasný stav ŽP, vplyvy hodnotenej činnosti a navrhované opatrenia
 - č. 3: Prehľadná situácia stavby, M 1 : 10 000, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 09/2013

Podklady navrhovateľa k navrhovanej činnosti :

- „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“ Oznámenie o zmene pre navrhovanú činnosť (DOPRAVOPROJEKT a.s., 12/2013),
 - Emisná štúdia, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013
 - Hluková štúdia, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013
- Technická správa: „Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany“, (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013)
- Technická štúdia Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany (Valbek s.r.o., Bratislava, 04/2008), ktorá obsahuje : Dopravno-inžinierske podklady, Inžinierskogeologickú štúdiu, Hlukovú štúdiu, Imisnú štúdiu, Výpočty smerového a výškového vedenia trás variantov, Seizmický prieskum, Archeologický zisťovací prieskum,
- Správa o hodnotení „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“ (ENVICONSLUT, s.r.o., 06/2009),
- Právne a technické predpisy.
- Mapové podklady.
- Územno-plánovacie dokumentácie dotknutých obcí.

Správa bola predložená na MŽP SR 30. 06.2014.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 zákona všetkým zainteresovaným subjektom.

Magistrát mesta Košice, dotknuté mestské časti a obce podľa § 34 ods.1 zákona informovali verejnosť o doručení správy o hodnotení a zároveň zverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na dobu 30 dní verejným oznamom na úradných tabuliach s poučením, že do správy je možné nahliadnuť na príslušnej mestskej časti alebo obecnom úrade v pracovných dňoch, v úradných hodinách po dobu 30 dní od zverejnenia. Magistrát mesta Košice, dotknuté mestské časti a obce oznam zverejnili do troch pracovných dní od doručenia

správy a informovali tiež verejnosť o termíne dokedy a akým spôsobom je možné k tomuto dokumentu predkladať stanoviská verejnosti.

Pozvánka na verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bola Magistrátom mesta Košice, dotknutými mestskými časťami a obcami zverejnená na úradných tabuliach dňa 16.7.2013 a zvesená v deň verejného prerokovania navrhovanej činnosti.

Magistrátu mesta Košice, dotknuté mestské časti a obce podľa ods. 2, 3 a 5 § 34 zákona zabezpečili po dohode a v spolupráci s navrhovateľom spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti.

Termín a miesto konania spoločného verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti, oznámil Magistrát mesta Košice po dohode s dotknutými mestskými časťami a dotknutými obcami verejnosti v mieste obvyklým spôsobom dňa 16.7.2014, oznamom na vývesných verejných tabuliach a webových sídlach dotknutých mestských častí a dotknutých obcí.

Magistrát mesta Košice listom prizval na verejné prerokovanie navrhovanej činnosti príslušný orgán, rezortný orgán a dotknuté orgány.

3. Prerokovanie navrhovanej činnosti s verejnosťou a závery prerokovania

Navrhovaná činnosť „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“ bola podľa § 34 ods. 2 až 5 zákona prerokovaná s verejnosťou na spoločnom verejnom prerokovaní dňa 30.7.2014 v zasadacej miestnosti č. D 310 Magistrátu mesta Košice v Košiciach. Termín a miesto konania spoločného verejného prerokovania správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti, oznámil Magistrát mesta Košice po dohode s dotknutými mestskými časťami a obcami verejnosti v mieste obvyklým spôsobom s dostatočným časovým predstihom. Na verejné prerokovanie boli prizvaní okrem verejnosti aj zástupcovia príslušného orgánu, povoľujúceho orgánu a dotknutých orgánov.

Záznam z verejného prerokovania popisuje priebeh prerokovania za prítomnosti verejnosti v celkovom počte 31 zúčastnených osôb z čoho 15 osôb bolo občanov a 16 osôb zastupovalo orgány verejnej správy, navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení (podľa prezenčnej listiny).

Verejné prerokovanie uviedol MUDr. Marcel Jánošík, vedúci odboru marketingu a služieb verejnosti Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavil a vysvetlil jej spracovateľ Mgr. Modrík z firmy Ekojet, s.r.o. Na otázky zástupcov mestských častí, obcí a občanov odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. MUDr. Marcel Jánošík, Ing. Martin Šima z Investičného odboru Prešov a zástupcovia firmy Ekojet, s.r.o. Mgr. Šembera a Mgr. Modrík. Zúčastnení zástupcovia mestských častí a obcí: rokovania sa zúčastnili zástupcovia mesta Košice, mestských častí Košická Nová Ves, Krásna, Šebastovce, Barca a obcí Sady nad Torysou, Haniska, Nižná Hutka, Košická Polianka.

Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 15 občanov.

- V rámci diskusie ako prvý vystúpil p. Juraj Berák z Košíc, ktorý si stavia RD v Sokolňanoch. Predložil dotaz ohľadom napojenia mimoúrovňovej križovatky Haniska na miestnu komunikáciu a riešenie cyklistov samostatnými pruhmi.

Odpoveď: Križovatka v Haniske bude napojená na rýchlostnú cestu R2, R4 a cestu III. triedy III/050187 (tzv. Haništianska cesta), z ktorej sa v blízkosti budúcej križovatky odbočuje do obce Sokolňany. Šírkové usporiadanie cesty III/050187 ostáva nezmenené ako v súčasnosti.

Rýchlostná cesta R2 spolu s MÚK Haniska bude financovaná z eurofondov a tam je problém prefinancovať náklady navyše – cyklochodníky sú vyvolané investície.

- V rámci diskusie vystúpil starosta obce Sady nad Torysou JUDr. Jozef Adamkovič, ktorý mal otázky ohľadom posunu trasy R2 okolo obce a k ukončeným pozemkovým úpravám. V pozemkových úpravách bolo vyhradené územie pre rýchlostnú cestu, ktorá teraz bude viesť inými pozemkami. Budú nové pozemkové úpravy?

Odpoveď: Pripomienka posunu trasy od obce Sady nad Torysou bola vznesená na verejnom prerokovaní v obci Sady nad Torysou dňa 10.8.2009 a dostala sa do podmienok Záverečného stanoviska MŽP SR č.1309/09-3.4/ml, vydaného dňa 4.1.2010. Dôvodom odsunu bolo, že trasa červeno-modrého variantu prechádzala vo vzdialenosti 60-120m od rodinných domov. V rámci projektovania pozemkových úprav sa prevzala trasa spomínaného červeno-modrého variantu, vzhľadom k tomu, že termín vyhotovenia projektu poz. úprav bol pevne daný. Trasa prevzatá z technickej štúdie nebola záväzná, načo bol pozemkový úrad upozornený. Vo fialovom variante, ktorý je prevzatý z dokumentácie pre územné rozhodnutie, je zapracovaná podmienka zo Záverečného stanoviska MŽP SR o odsune trasy vyššie od obce. Vzhľadom k tomu, že fialový variant bol vypracovaný neskôr, cca 1,2 km trasy rýchlostnej cesty ide mimo pozemky určené v poz. úpravách pre účel výstavby rýchlostnej cesty. Nové pozemkové úpravy sa robiť nebudú.

- V rámci diskusie na hore uvedenú tému vystúpil Ing. Mihal, občan zo Sady nad Torysou s poznámkou, že došlo k posunu trasy tam, kde sa to nepožadovalo. Bolo to vraj požadované v km 21,8-22,4 z dôvodu, aby rýchlostná cesta nepretínala pozemky v ich polovici. Ing. Mihalovi bola zopakovaná predchádzajúca hore uvedená odpoveď a bolo overené, že v predchádzajúcom procese EIA išlo o odsun trasy z dôvodu blízkosti rodinných domov. Pán Ing. Mihál sa pýtal aj na výstavbu protihlukových stien, ako sa navrhujú a stavajú.

Odpoveď: v rámci projektu sa robí hluková štúdia, kde je šírenie hluku modelované na počítači, následne sa navrhne výška a dĺžka protihlukových stien. Hluk sa monitoruje pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty. V prípade prekročenia hluku sa navrhnu ďalšie opatrenia.

- V rámci diskusie vystúpila starostka mestskej časti Šebastovce p. Monika Puzderová, ktorá sa zaujímala o vybudovanie privádzača - obchvatu Šebastoviec, argumentovala zvýšenou intenzitou dopravy, hlavne osobnej, aj po vybudovaní rýchlostnej cesty R2, žiada do projektovej dokumentácie zakresliť výhľadovo bod napojenia obchvatu - privádzača. Podotkla, že na túto tému viedla rozsiahlu korešpondenciu s kompetentnými orgánmi od SSC, cez NDS až po MDVRR SR.

Odpoveď: Na rýchlostnú cestu R2 napojíme celú tranzitnú dopravu, jej intenzity poklesnú, situácia bude úplne iná. Spomínaný obchvat Šebastoviec je možné vyriešiť preložkou cesty I/68, ktorá je v kompetencii Slovenskej správy ciest.

- V rámci diskusie vystúpil starosta mestskej časti Krásna Ing. Vladimír Saxa, ktorý mal nasledovný okruh otázok:
 - 1) Rýchlostná cesta R2 škrtne prístupy na pozemky navrhované v projekte pozemkových úprav.
 - 2) Pri výstavbe rýchlostnej cesty medzi Krásnou a Košickou Poliankou v rámci presunu ťažkých mechanizmov, požadujú vyasfaltovať úseky v dĺžke cca 1600 m.
 - 3) Vysporiadanie pozemkov, časová os.

Odpoveď:

1) Pozemkové úpravy v k.ú. Krásna boli realizované vtedy, keď sme mali vypracovanú len technickú štúdiu, nasledujúci stupeň PD – dokumentácia pre územné rozhodnutie je už podrobnejší a je ťažké sa trafiť úplne presne do hranice, ktorú nám vyčlenili v projekte pozemkových úprav. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie sú navrhnuté vedľa rýchlostnej cesty aj poľné cesty pre prístup k pozemkom.

2) Zhotoviteľ - stavebná firma, ktorá bude realizovať stavebné práce na rýchlostnej ceste sa dohodne s obcou, ktoré cesty môže využívať. Ak dôjde k ich poškodeniu počas výstavby, je povinnosťou zhotoviteľa ich uviesť do pôvodného stavu.

3) Výkup pozemkov sa začína po nadobudnutí platnosti územného rozhodnutia. Termín budeme vedieť po určení definitívnej trasy a po skončení procesu EIA. V priebehu rokov 2015-2016 sa začne s uzatváraním zmlúv o budúcich zmluvách.

- Starosta mestskej časti Barca p. František Krištof upozornil na havarijný stav cestného podchodu na Južnej triede smerom ku katastrálnemu úradu, ktorý je stále zaplavovaný. Vzhľadom k tomu, že cesta I/68 od nadjazdu VSS do Barce je v správe NDS, požiadal NDS o súčinnosť pri riešení problému.

Odpoveď: Zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti prisľúbili preštudovanie danej problematiky a preskúmať, čo by sa dalo v danej veci vykonať.

- V rámci diskusie vystúpil p. Kuzma, obyvateľ Košíc s nasledujúcimi otázkami a poznámkami:

1) Všetci obyvatelia od Buzíc (časť obce Valaliky) po Geču a ostatné okolité obce musia ísť po ceste III/06821, nestálo by za to navrhnúť ďalšiu križovatku?

Odpoveď: Bolo by to asi vo vzdialenosti 2,5 km od najbližšej mimoúrovňovej križovatky Košice – juh, STN umožňuje vzdialenosti najbližších križovatiek min. po 5 km, navyše na rýchlostnú cestu sa môžu pripájať len cesty I. a II. triedy.

2) Autobusové zastávky v MÚK Ludvíkov Dvor. Po novom je to navrhnuté tak, že autobusová linka zachádzajúca od Košíc do vnútra Ludvíkovho Dvora by sa už naspäť vôbec nevedela dostať. Takisto linka od Košíc na smer Haniska nemá kde zastaviť. 2 navrhované autobusové zastávky do Košíc sú navrhované na inom mieste ako električková zastávka a cestujúci, ak sa blíži električka, už na ňu nebude vedieť prebehnúť bezkolízne.

Odpoveď: Môžeme sa dohadovať, či autobusové zastávky majú vplyv na životné prostredie, sme teraz v procese EIA a zastávky sú čisto technická záležitosť. Sú tieto veci, ktoré nám boli zoširoka rozvedené naozaj neriešiteľné? Dnes tu riešime zastávky? Keď skončí proces EIA, bude to riešené na spoločných rokovaníach s partnermi: DPMK a mestom Košice. Dnes je ešte predčasné definovať, že to bude presne na týchto miestach, ktoré sú popísané v Správe o hodnotení.

3) Riešenie zastávok súvisí s vplyvom na životné prostredie, keď ľudia odídu od MHD a presadnú na individuálnu osobnú dopravu, už ich naspäť nedostaneme, tam bude zhoršený vplyv na živ. prostredie.

Odpoveď: Nedá sa všetko vyriešiť naraz, Ludvíkov Dvor je ako úrovňová križovatka v súčasnosti nehodová lokalita, zmenou na mimoúrovňovú križovatku s odbočením na všetky smery vychádzame ľuďom v ústrety.

4) 4-pruhová cesta od Ludvíkovho Dvora po Červený Rak sa má vraj zmeniť na privádzač. Odkiaľ sa budú viesť autobusové linky, po rýchlostnej ceste alebo po paralelnej, radšej by sa mala na súčasnej ceste osadiť svetelná signalizácia, keďže dôjde k poklesu a zaviesť nižšiu maximálnu povolenú rýchlosť kvôli bezpečnosti.

Plánuje sa paralelná cesta a prestavba súčasnej 4-pruhovej cesty na privádzač?

Odpoveď: V súčasnosti sa pripravuje technická štúdia, jej závery ešte nevieme. Tá má preskúmať požiadavku z MDVRR SR, či je možné z tohto úseku spraviť plnohodnotný privádzač s obmedzeným prístupom. Ak áno, má štúdia zdefinovať bezpečnostné opatrenia, aby to bol privádzač. Bude to ako samostatná stavba, nesúvisí s rýchlostnou cestou R2 Šaca – Košické Oľšany.

Pán Kuzma mal aj poznámku k uvedenému zvýšeniu dopravy v dopr.-inž. podkladoch po vybudovaní rýchlostnej cesty R2 na spomínanom úseku Ludvíkov Dvor – Červený Rak, nazdáva sa, že po uvedení rýchlostnej cesty do prevádzky by na ňom mala automaticky klesnúť doprava. Po preverení faktov však vyplýva, že po postavení Privádzača Ludvíkov Dvor – Červený Rak by v budúcnosti na uvedenom úseku intenzita dopravy stúpila.

- V rámci diskusie vystúpil p. Herich, zastupujúci dotknutých záhradkárov pri Košických Oľšanoch v úseku km 22,7 – 22,9, ktorý mal nasledujúce otázky:

1) Aký bude mať vplyv rýchlostná cesta na záhradkársku osadu, sú varianty modrý a fialový identický? Aký predpokladáte zásah do južnej časti záhradkárskej kolónie?

Odpoveď: Varianty sú v tomto úseku úplne identické. Ideme v tesnej blízkosti, ale ku zásahu nedôjde. Teleso rýchlostnej cesty R2 je vedené v území medzi riekou Torysa a záhradkami.

2) Aké parametre bude mať protihluková stena?

Odpoveď: Zo Správy o hodnotení vyplýva, že jej výška je 3 m. V nasledujúcich stupňoch PD sa v prípade potreby bude upresňovať dĺžka a výška.

3) V dotknutom území sa nachádzajú vodné pramene, budú sa odvodňovať zo svahu?

Odpoveď: Bol robený hydrogeologický prieskum, pramene sú zmapované. V ďalších stupňoch prípravy sa spravia ďalšie merania a v prípade potreby sa zabezpečí ich odvodnenie.

4) Nastane v južnej časti zosuv svahu po sanácii?

Odpoveď: Nie.

5) V súčasnosti pri záplavách sa Torysa vylieva aj smerom k záhradkám. V dokumentácii je spomínaná úprava ľavostranného brehu Torysy, s čím sa uvažuje?

Odpoveď: Ide o spevnenie svahov toku, aby sa nevybrežoval, stabilizujú sa brehy. Spomínaná úprava bude ako protipovodňové opatrenie. Práve rýchlostná cesta vedená v násype zabráni vylietaniu Torysy do záhradok. Správca toku musí dať súhlasné stanovisko.

- Do diskusie sa zapojil aj Mgr. Krausz, obyvateľ obce Čaňa. Podotkol, že je fanúšikom NDS. Spomenul, že v Košickom a Prešovskom kraji je najmenej diaľnic a rýchlostných ciest v SR, takisto krajské mestá Košice a Prešov nemajú obchvaty. Pripomenul, že rýchlostná cesta R4 Košice – Milhost' ako osamelý úsek v prevádzke bude mať význam len po dostavaní juhovýchodného obchvatu Košíc rýchlostnou cestou R2 a diaľnice D1 Budimír – Bidovce.

- V rámci diskusie vystúpil p. Varholík z Košíc s otázkou, ako bude chránená pred hlukom budúca výstavba obytnej štvrte nad Ludvíkovým Dvorom, hlavne od hluku vozidiel na mostoch vo vetvách mimoúrovňovej križovatky Ludvíkov Dvor.

Odpoveď: Zástupca NDS uviedol postup navrhovania PHS a monitoringu hluku.

Záver:

Otázky a problémy ohľadom stavby rýchlostnej cesty R2 Šaca – Košické Oľšany boli zodpovedané a objasnené. Správa o hodnotení bola verejne prerokovaná.

Mesto Košice v spolupráci s navrhovateľom Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. vyhotovili podľa § 34 ods. 4 zákona záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý bol v lehote 10 pracovných dní od verejného prerokovania doručený na MŽP SR, odbor

environmentálneho posudzovania. K záznamu z verejného prerokovania bola pripojená prezenčná listina.

Mesto Košice, dotknuté mestské časti a obce v spolupráci s navrhovateľom zabezpečili spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti v súlade s požiadavkami ustanovenými v zákone. Vzhľadom na závery z verejného prerokovania možno konštatovať, že zo strany zúčastnených sa nevyskytli stanoviská odmietajúce vybudovanie líniovej stavby „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“.

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

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

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

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, P.O.BOX č. 100 (list č. 20195/2014-SCDPK/z.48007, zo dňa 30.07.2014)
Odporúča na realizáciu variant č. 2 (fialový).

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, P.O.BOX č. 100 (list č. 19868/2014/C340-SŽDD/46969, zo dňa 25.07.2014)
Stavba rýchlostnej cesty R2 Šaca - Košické Olšany v niektorých miestach zasahuje do ochranného pásma dráhy /OPD) a súčasne aj do obvodu dráhy (OD). Vzhľadom na túto skutočnosť. MDRVRR SR ako orgán verejnej správy podľa § 101 písm. a) zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení jeho noviel (ďalej len zákon o dráhach) a ako dotknutý orgán podľa § 140a ods. 1 písm. a) zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení jeho neskorších zmien a doplnkov (ďalej stavebný zákon), bude vydávať súhlas pre túto stavbu situovanú v OPD podľa § 4 ods. 1 písm. b) a § 6 ods. 1 písm. a) ako aj primerane podľa § 102 ods. 1 písm. ac) zákona o dráhach a § 140a stavebného zákona, ktorý je potrebný k vydaniu stavebného povolenia. Inak ku predloženému hodnoteniu nemáme námietok.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Košice, Štefániková 50/A, 040 00 Košice (list č. 19138/2014/D404-ÚVHR/44576, zo dňa 15.07.2014)
K riešenej stavbe sa príslušný správny orgán na úseku verejného zdravotníctva vyjadroval formou záväzného stanoviska k územnému konaniu predmetnej stavby č. 27182/2013/D404-ÚVHR/74426 zo dňa 03.12.2013. Na základe posúdenia predloženej správy možno konštatovať, že stavba a jej umiestnenie nie je v rozpore s predpismi na ochranu verejného zdravia.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava (list č. 6948/2014-2.1, zo dňa 14.08.2014)
V riešenom území platí I. stupeň územnej ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon o ochrane prírody a krajiny). V koridore cca 500 m od telesa navrhovanej rýchlostnej cesty sa nachádza chránené vtáčie územie Košická kotlina (SKCHVU009). Vo variante I. zasahuje navrhovaná

trasa cesty do navrhovaného územia európskeho významu Haništiansky les (SKUEV0741), ktoré bolo doplnené do národného významu v tzv. „C“ etape. V komplexe navrhovaného územia sa nachádzajú lesné biotopy 91F0, 91I0* a 91E0*, ktoré však v správe o hodnotení absentujú. Požadujeme preto vyhodnotenie ich záberu. Upozorňujeme tiež dodržania ustanovenia zákona o ochrane prírody a krajiny, konkrétne § 6 ods. 2 zákona o ochrane prírody a krajiny.

V primeranom posúdení požadujeme opraviť, resp. doplniť tab. 5 (str. 26 a 27) o informáciu, či uvedené činnosti v katastrálnych územiach dotknutých trasovaním R2 sú situované priamo v chránenom vtáčom území Košická kotlina, či môžu mať vplyv na predmet jeho ochrany a tým pádom či sa prejaví/neprejaví kumulatívny vplyv na územie.

Konkrétne pripomienky ku kapitole 6.1 Hodnotenia vplyvov na CHVÚ Košická kotlina (str. 15-23) sú uvedené v odbornom stanovisku štátnej ochrany prírody SR (ďalej len „ŠOP SR“), regionálneho centra v Prešove č. RCOP PO/941/2014 zo dňa 17.7.2014, ktoré Vám posielame v prílohe.

Úrad košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice

(list č. 1162/2014/ORRPaIP/20876, zo dňa 15.07.2014)

Košický samosprávny kraj (KSK) je vlastníkom ciest II. a III. triedy na svojom území, okrem prejazdnych úsekov cez mesto Košice. Správcom ciest vo vlastníctve KSK je Správa ciest KSK, Ostrovského 1, 040 01 Košice.

Cesty II. a III. Triedy na území mesta Košice sú vo vlastníctve Mesta Košice.

V dotyku s cestami II. a III. triedy vo vlastníctve KSK budú najmä stavebné objekty :

SO 060-02 Vegetačné úpravy ciest II. a III. triedy

SO 102-06 Vetvy F a H križovatky Haniska – cesta III/050187

SO 102-08 Okružná križovatka v križovatke Haniska

SO 106-03 Úprava cesty III/050196

V záujme ochrany cestného majetku a tiež v záujme bezpečnosti cestnej premávky požadujeme nasledovné :

- a. V rámci návrhu usporiadania cestnej siete budú stanovené hranice majetkovej správy v súlade s technickými podmienkami TP 03/2004 Usporiadanie cestnej siete. Návrh rozdelenia stavby na stavebné objekty v rámci DUR, DSP a DRS musí umožniť následné rozdelenie majetkovej správy pre jednotlivých vlastníkov a správcov. Cesta III/050187 (Haničianska cesta) na území okresu Košice II je vo vlastníctve mesta Košice a na území okresu Košice okolie je vo vlastníctve KSK. Tomu musí zodpovedať aj rozdelenie stavby na stavebné objekty. Cesta II/552 v mieste napojenia na pripravovanú rýchlostnú cestu R2 je v katastrálnom území Krásna, vo vlastníctve mesta Košice, nie KSK.
- b. Požadujeme pri majetkoprávnom usporiadaní, v rámci stavebného konania, dodržať ustanovenia zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov. Podľa § 18 ods. 13 tohto zákona : „Investor stavby je povinný na vlastné náklady majtkoprávne vysporiadať pozemky dotknuté vyvolanými úpravami, ktoré sú priamo dotknuté výstavbou pozemnej komunikácie alebo jej zmenou v prospech vlastníka diela. Vlastník diela je povinný bezodkladne po nadobudnutí právoplatnosti kolaudačného rozhodnutia prevziať dielo vrátane pozemku“. K podmienkam zásahu do ciest vo vlastníctve KSK počas realizácie stavby sa vyjadrí Správa ciest KSK v stavebnom konaní.
- c. V úseku Šaca križovatka Ľudvíkov Dvor bude trasa pripravovanej rýchlostnej cesty R2 umiestnená s malou odchýlkou v trase jestvujúcej štvorpruhovej cesty I/50 (dočasná R2). Ide významnú prístupovú cestu do mesta Košice z juhozápadu. Intenzita dopravy na tejto ceste už v roku 2010 dosahovala spolu 23 631 vozidiel za 24 hodín. Počas realizácie

stavby rýchlostnej cesty v tomto úseku je potrebné zabezpečiť dostatočnú priepustnosť pre bezpečnú a plynulú cestnú premávku.

- d. Upozorňujeme, že KSK vykonáva pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu pre stavby mestských dráh a pre stavby v ich ochrannom pásme, ktoré slúžia prevádzke dráhy alebo doprave na nej.
- e. Materiál na budovanie zemných telies a štrkovitý materiál do násypov sa bude získavať zo zdrojov v trase rýchlostnej cesty, štrkovísk a lomov, napríklad štrkoviská pri obci Milhošť, umelé kamenivo z vysokopecnej trosky z USS Košice, kamenivo z blízkych lomov Slanec, Ruskov, Trebejov, Host'ovce a podobne. Vzhľadom na potrebu prepravy veľkého množstva materiálu je potrebné prepravu realizovať predovšetkým po železnici do oblasti stanice Haniska s nasledovným rozvozom v rámci staveniska. Požadujeme eliminovať prepravu kameniva po cestách II. a III. triedy, najmä v zastavaných územiach.
- f. Potrebné úpravy ciest využívaných na prepravu v rámci výstavby rýchlostnej cesty a poškodených vplyvom prepravy na stavbu rýchlostnej cesty budú zahrnuté do projektu a rozpočtu stavby „Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany“. V prípade, že bude stavba rýchlostnej cesty financovaná zo zdrojov EÚ a potrebné úpravy ciest využívaných pri výstavbe diaľnice a poškodených vplyvom realizácie stavby diaľnice budú kvalifikované ako neoprávnené výdavky, požadujeme tieto práce realizovať a financovať zo zdrojov investora stavby – Národnej diaľničnej spoločnosti a.s..

Úsek R2 Šaca – Košické Olšany bude končiť v napojení na I/50 pred intravilánom MČ Šaca. Táto MČ je už v súčasnosti nadmerne zaťažená cestnou dopravou. Po vybudovaní R2 dôjde k ďalšiemu nárastu intenzity cestnej dopravy v tejto MČ. V súvislosti so stavbou R2 Šaca – Košické Olšany je potrebné riešiť aj zmiernenie negatívnych vplyvov nadmerne vysokej intenzity cestnej dopravy v tejto MČ (obojstranné chodníky, priechody pre chodcov so svetelnou signalizáciou, spomaľovacie ostrovčeky a podobne).

Nové riešenie podľa fialového variantu je technicky aj finančne náročnejšie a tiež je dlhšia trasa vo fialovom variante oproti červeno modrému.

Úrad Košického samosprávneho kraja v záujme podpory prípravy a realizácie samotnej stavby R2 Šaca – Košické Olšany súhlasí s fialovým variantom odporučenom v Správe o hodnotení.

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. OU-KE-OSZP1-2014/027980 zo dňa 26.08.2014)

Za úsek ochrany prírody a krajiny

Napriek skutočnosti, že správa bola vypracovaná podrobne z hľadiska záujmov ochrany prírody, máme k nej nasledovné pripomienky:

Kapitola C.II.7. Fauna, flóra, vegetácia (str. 37 - 41):

- v kapitole je uvedený a hodnotený iba jeden typ lesného biotopu 91G0*, nie sú uvedené a hodnotené ďalšie typy lesných biotopov, ktoré sa nachádzajú v komplexe Haništianskeho lesa (91F0, 91I0*), resp. sprevádzajú vodné toky (91E0*). Vegetácia vodných tokov je hodnotená iba ako nelesná drevinová vegetácia. Taktiež nie je uvedený a hodnotený výskyt chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov; na str. 37 sa iba konštatuje, že „v trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú chránené ani inak vzácne druhy drevín“, resp. na str. 41 že „v hodnotenom území sa nachádzajú chránené druhy živočíchov, najmä avifauny, ktorých výskyt je viazaný prevažne na lokality Natura 2000, na územia regionálnych biocentier a biokoridorov...“

V správe je vyhodnotený záber lesného biotopu 91G0* prehľadne podľa oboch navrhovaných variantov, chýba však hodnotenie záberov ďalších typov biotopov.

Osobitnú pozornosť je potrebné venovať biotopu 91E0*, zásahy do ktorého sa spravidla riešia ako výrub drevín rastúcich mimo lesa a aj v predloženej správe je hodnotený ako nelesná drevinová vegetácia. Vzhľadom na ustanovenia § 5 a 6 novely zákona o ochrane prírody (platná od 01.01.2014) bude potrebné zásahy do tohto biotopu riešiť v zmysle § 6 ods.2.

Kapitola C.II.10. Územný systém ekologickej stability (str. 43 - 44):

- v kapitole je uvedený prehľad dotknutých prvkov systému ekologickej stability na všetkých troch stupňoch od nadregionálneho po lokálne. Chýba však prehľadné uvedenie dotknutých prvkov ÚSES podľa obidvoch riešených variantov, kvalitatívne a kvantitatívne hodnotenie dotknutých prvkov ÚSES a porovnanie zásahov do nich podľa jednotlivých variantov. Následne potom v kapitole III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti... chýba konkrétne hodnotenie vplyvov na biotopy, chránené druhy a funkciu ÚSES, keďže stavba bude predstavovať nový líniový bariérový prvok.

Kapitola C.IV. Opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov...(str. 91 - 92), v navrhovaných opatreniach v podkapitole:

- Začlenenie nových objektov do krajiny je potrebné rešpektovať tak hniezdne, ako aj vegetačné obdobie a výrub drevín (vrátane zásahu do lesných porastov) plánovať v období od 1. októbra do 1. marca;
- likvidáciu drevnej hmoty zabezpečiť v súlade so zákonom o odpadoch;
- pri zásahu do biotopov európskeho významu počítať aj s nákladmi na opatrenia, ktoré budú potrebné na zachovanie alebo obnovu priaznivého stavu dotknutého biotopu;
- Migračné trasy /fauna pri budovaní oplozenia rýchlostnej cesty R2 okrem navrhovanej veľkosti ôk pletiva, dbať aj na hrúbku pletiva (tenké pletivo je v teréne málo viditeľné);
- pri zásahoch do brehových porastov minimalizovať zásahy nielen pri väčších tokoch ako sú Hornád a Torysa, ale aj pri všetkých miestnych vodných tokoch.

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany, Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na územia Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (ďalej len „primerané posúdenie“).

Keďže na hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej činnosti na územia sústavy Natura 2000 na Slovensku nie je doposiaľ vypracovaná metodika, spracovateľ použil metodiku používanú v Českej republike. Na základe identifikácie dotknutých území sústavy Natura 2000 predmetom posúdenia bolo iba chránené vtáčie územie SKCHVU009 Košická kotlina („ďalej len „CHVÚ Košická kotlina“). K predloženému primeranému posúdeniu máme nasledovné pripomienky:

- kapitola 6.1. Hodnotenie vplyvov na CHVÚ Košická kotlina (str. 15 - 23) pri hodnotení záberov hniezdných a potravných biotopov dotknutých druhov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ Košická kotlina, spracovateľ hodnotí iba záber síce podľa druhu pozemku, resp. vhodných biotopov pre druh, ale vo vzťahu k výmere daného pozemku/biotopu v celom CHVÚ. CHVÚ Košická kotlina bola zaradená do národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území v roku 2003 (uznesenie vlády SR č. 636/2003 z 9.07.2003) a vyhlásená bola následne vyhláškou MŽP SR č. 22/2008 zo 7.1.2008. Od roku 2003 bolo v CHVÚ Košická kotlina povolených viacero projektov, ktorých realizácia si vyžiadala väčší či

menší záber rôznych pozemkov/biotopov. Máme za to, že záber hniezdných a potravných biotopov by sa mal na základe dostupných údajov hodnotiť nielen k pôvodným výmerám pozemkov/biotopov v CHVÚ Košická kotlina, ale aj kumulatívne, t.j. mal by zohľadniť všetky povolené zábery pozemkov/biotopov. A na základe výsledku by sa mali navrhnúť aj opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov.

kapitola 6.4. Hodnotenie kumulatívnych vplyvov (str. 25 - 28) - v prehľadnej tabuľke sú uvedené činnosti v dotknutých katastrálnych územiach trasy R2, no z tabuľky ani textu kapitoly nie je jednoznačné, ktoré z uvedených činností sú situované priamo do CHVÚ Košická kotlina, ktoré v jeho okolí a môžu mať na územie a predmet jeho ochrany vplyv a ako sa prejaví/neprejaví kumulatívny vplyv.

- kapitola 8. Zmierňujúce opatrenia (str. 29 - 30) - v kapitole uvedené zmierňujúce opatrenia odporúčame:

- doplniť o navrhnutie zmierňujúcich opatrení vo vzťahu k druhu sova dlhochvostá a d'ateľ hnedkavý (napr. osadenie búdok, výsadba vhodných drevín, náhrada za obmedzenie bežného hospodárenia vo vhodných lesných biotopoch na lokalite Haništiansky les a pod.)
- prebrať navrhované zmierňujúce opatrenia do správy o hodnotení a následne, resp. i priamo do záverečného stanoviska MŽP SR.

Správu o hodnotení a primerané posúdenie žiadame dopracovať v zmysle vyššie uvedených pripomienok. Dopracované časti dokumentácie predložiť MŽP SR a prerokovať so ŠOP SR RCOP Prešov v termíne dohodnutom s navrhovateľom činnosti.

Za úsek štátnej vodnej správy

Za úsek štátnej vodnej správy nemá pripomienky, však v ďalšom stupni projektovej dokumentácie žiada aby pojem „voda z povrchového odtoku“ nebola charakterizovaná ako odpadová voda, t.j. aplikovať pojmy v súlade s § 2 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov.

Za úsek štátnej správy ochrany ovzdušia

V rámci správy o hodnotení bola vypracovaná emisná štúdia pre hodnotenie dopadu a vývoja vplyvu rýchlostnej cesty na zdravie okolitého obyvateľstva a životné prostredie. Výsledky preukázali, že prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k prekročeniu limitných hodnôt koncentrácie znečisťujúcich látok SO₂, PM₁₀, NO₂, NO_x, C₆H₆ v zmysle platnej legislatívy. Z hľadiska štátnej správy ochrany ovzdušia nemáme pripomienky k predloženej správe o hodnotení.

Za úsek štátnej správy odpadového hospodárstva

Súhlasí s predloženou správou o hodnotení s pripomienkami:

Str. 20 –3.3. Množstvo odpadu - Výstavba navrhovanej činnosti - upozorňujeme na to, že pri odstraňovaní jestvujúcej vozovky budú vznikať odpady z demolácie vozovky, s ktorými je potrebné nakladať v súlade s § 40c.

Str. 84 Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie ... v tabuľke pri odpadoch je uvádzaná v súčasnosti neplatná vyhláška MŽP SR č. 283/2001 Z. z. , platná vyhláška má č. 310/2013 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch, zákon č. 223/2001 je chybné uvedená skratka zbierky Zb. má byť Z.z.

Záver :

Odporúča ako optimálny z pohľadu vybraných kritérií variant č. 2 – fialový.

Okresný úrad Košice, Odbor opravných prostriedkov, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. OU-KE-OOP4-2014/030066/Nan. zo dňa 07.08.2014)

Okresný úrad Košice, Odbor opravných prostriedkov udelil pod číslom OÚ-KE-OOP4-2014/013372 zo dňa 29.4.2014 súhlas podľa § 13 zákona o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy na budúce možné použitie poľnohospodárskej pôdy pre stavebné a iné nepoľnohospodárske účely v rozsahu Zmien a doplnkov 2014 ÚPN VÚC Košického kraja. V rámci uvedených zmien a doplnkov bola schválená zmena trasy rýchlostnej komunikácie R2, úsek Šaca – Košické Olšany v rozsahu :

- Okres Košice II-IV. (k.ú. Šaca, Železiarne, Barca, Krásna) – 75,11 ha PP,
- Okres Košice – okolie (k.ú. Sokoľany, Haniska, Valaliky, Kokšov – Bakša, Košická Polianka, Zdobá, Vyšný Olčvár) – 44.6 ha PP, čo predstavuje spolu výmeru – 119,71 ha PP.

V prípade zmien už odsúhlasenej trasy, Okresný úrad Košice, odbor opravných prostriedkov sa k jej konkrétnym návrhom bude vyjadrovať v jednotlivých etapách obstarania a spracovania územnoplánovacej dokumentácie, ktorá pred samotným schválením podľa zákona č. 50/1976 Zb. podlieha posúdeniu podľa § 14 a odsúhlaseniu podľa § 13 zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

Pri všetkých návrhoch využitia poľnohospodárskej pôdy na iný než poľnohospodársky účel sa musí dbať na ochranu poľnohospodárskej pôdy a riadiť sa zásadami ochrany v zmysle § 12 zákona o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

Okresný úrad Košice, Pozemkový a lesný odbor, Popradská 78, 040 11 Košice (list č. OU-KE-PLO-2014/033692-2-Mer, zo dňa 02.09.2014)

Trasa navrhovanej stavby striedavo prechádza územím v pôsobnosti okresného úradu Košice a Okresného úradu Košice – okolie. Z hľadiska lesného hospodárstva obidva navrhované varianty predpokladajú dočasný aj trvalý záber lesných pozemkov. Pri navrhovanom trvalom zábere v našom okrese sa jedná o okrajový záber (nedôjde k predeleniu les. Pozemku), čo je plne v súlade s § 5 zákona o lesoch o ochrane lesných pozemkov, preto tunajší úrad nemá k predloženým variantom riešenia pripomienky.

Čo sa týka dočasného záberu lesných pozemkov tento žiadame navrhovať v minimálnom rozsahu. Záberom bude dotknutý lesný pozemok vo vlastníctve :

- USS Košice, s.r.o. (Lesný hospodársky celok – LHC Bukovec, Lesný celok – LC Zvyšok LHC Bukovec a Opátka, dielec 25),
- Lesov SR, š.p. Banská Bystrica, Odštepny závod Košice (LHC Bukovec, LC Bukovec, dielec 23),
- Mestských lesov Košice, a.s. (LHC Sokol', LC Lesopark, dielec 61).

Z hľadiska hospodárskej úpravy lesov pre obidva LHC sú v platnosti programy starostlivosti o lesy na roky 2009 až 2018. Z hľadiska poľovníctva bude mať výstavba a prevádzka R2 zásadný dopad na hranice poľovných revírov ako aj na migráciu a početnosť jelenej zveri, ale najmä diviacej zveri v dotknutej oblasti.

V prípade realizácie predmetnej stavby bude možné dotknuté lesné pozemky, ktoré sú v našej pôsobnosti využívať na účely výstavby predmetnej stavby až po vydaní záväzného stanoviska, ktoré vydá náš úrad na základe žiadosti vypracovanej podľa § 7a ods. 2 zákona o lesoch.

V prípade navrhovanej trasy R2 – fialový variant s odklonom od trasy červeného variantu v úseku 20,0 – 21.5 (obec Sady nad Torysou), žiada rešpektovať projekt pozemkových úprav Krásna (PPÚ Krásna), ktorý prebiehal v rokoch 2004 až 2011, a ktorého vykonanie bolo

schválené rozh. Obvodného pozemkového úradu Košice – mesto č. A/2011/00831-369-400/Mer zo dňa 6.9.2011 v zmysle § 14 ods. 4 zákona č. 330/1991 Zb. v znení neskorších predpisov. Predmetné rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť dňa 23.9.2011 a dňa 26.9.2011 bolo spoločne s rozhodnutím o schválení PPÚ Krásna a s kompletným obsahom dokumentácie PPÚ Krásna odovzdané na Správu katastra Košice na zápis údajov do katastra nehnuteľností. Tunajší správny orgán eviduje, že Správa katastra Košice ukončila zápis PPÚ Krásna do katastra nehnuteľností k dátumu 2. Decembra 2011. V PPÚ Krásna boli riešení všetci vlastníci, ktorí mali podiel z nároku pod plánovanou rýchlostnou komunikáciou R2 (Šaca – Košické Olšany) tak, že ich podiel bol ponechaný na pôvodnom mieste (červený variant) s tým, že náhradu za pozemky dostanú po ich právnom usporiadaní Mestom Košice a Národnou diaľničnou spoločnosťou (dotknuté pozemky fialovým variantom trasy R2 sú parcely registra C-KN č. 14329 a 14 330).

Úrad *nesúhlasí s trasou fialového variantu v navrhovanej polohe (a to v úseku 20,0 – 21,5),* pričom sa pridrižiava pôvodného variantu trasovania stavby R2 (variant č. 1 – červeno-modrého), na základe ktorého bol riešený PPÚ Krásna. PPÚ Krásna je záväzným podkladom pre spracovanie ÚPN, pričom zmeny funkčného využitia územia je možné navrhovať len v súlade s projektom, prípadne len mimo schváleného obvodu pozemkových úprav (viď stanovisko Obvodného pozemkového úradu v Košiciach č. A/2013/00215 zo dňa 8.7.2013 k Z a D ÚPN HSA Košice 2013 prerokovaných dňa 24.6.2013 na ÚHA Košice). Na základe vyššie uvedených skutočností tunajší správny orgán **trvá na pôvodnom variante navrhovanej trasy R2 (červený variant dotýkajúci sa PPÚ Krásna v úseku 20,0 – 21,5 k.ú. Krásna pri obci Sady nad Torysou).**

Okresný úrad Košice, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. OU-KE-OCDPK-2014/027847-2, zo dňa 21.07.2014)
Odporúča fialový variant. Čo sa týka životného prostredia náš úrad nemá žiadne pripomienky.

Okresný úrad Košice, Odbor výstavby a bytovej politiky, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. OU-KE-OVBP2-2014/026698, zo dňa 06.08.2014)
Bez pripomienok a odporúča realizáciu variantu č. 2 – fialového.

Okresný úrad Košice, Odbor krízového riadenia, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. OU-KE-OKR-2014/0000039/143, zo dňa 10.07.2014)
Nie je možné posúdiť riešenie stavby z hľadiska potrieb civilnej ochrany a nevyjadruje sa k nemu. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie pre územné konanie a stavebné konanie žiadame zaslať na vyjadrenie.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach, Požiarnická 4, 040 01 Košice, (list č. ORHZ-KE3-1606-001/2014, zo dňa 11.07.2014)
Po preverení zámeru „Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany“ z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Obvodný banský úrad v Košiciach, Timonova 23, 041 01 Košice (list č. 922-1884/2014, zo dňa 17.07.2014)
V trase navrhovanej predmetnej stavby v katastrálnych územiach dotknutých sídelných útvarov sa nenachádzajú zistené výhradné ložiská nerastov zákon č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva – banský zákon v znení neskorších predpisov), z čoho vyplýva, že plánovanou činnosťou nebudú dotknuté záujmy ochrany a využívania nerastného bohatstva (výhradných ložísk).

Tunajší úrad k predmetnej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Mesto Košice, Tr. SNP 48/A, 040 11 Košice (list č. A/2014/09486-9, zo dňa 01.08.2014)

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov posudzovanej činnosti na zložky ŽP, všetky predpokladané priame a nepriame vplyvy na územie, jeho genofond a biodiverzitu možno hodnotiť ako akceptovateľné a únosné za podmienok dodržania požiadaviek stanovených orgánmi ochrany prírody.

Z pohľadu vybraných kritérií hodnotenia vplyvov oboch variantov stavby na ŽP, mesto Košice, ako dotknutá obec odporúča týmto stanoviskom ako najoptimálnejší variant č. 2 – fialový.

Obec Kokšov-Bakša, Kokšov-Bakša 178, 044 13 Valaliky (list č. 214/2014, zo dňa 29.07.2014)

Obec Kokšov-Bakša, ako dotknutá obec oznamuje, že Správu o hodnotení berie na vedomie, voči Správe nemá obec žiadne námietky.

Mestská časť Košice-Šebastovce, Podbeľová 1, 040 17 Košice (list č. 119/2014, zo dňa 05.08.2014)

MČ nemá námietky k výstavbe uvedenej rýchlostnej komunikácie a navrhovanému variantu, ale do projektovej dokumentácie predmetnej stavby žiadame doplniť a zapracovať pri riešení križovatky Košice-Juh, bod napojenia budúceho obchvatu MČ Šebastovce t. j. preložku cesty I/68.

Všetky zdôvodnenia k našej požiadavke už boli predložené v predchádzajúcich stanoviskách mestskej časti.

Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

Zo strany verejnosti neboli k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“ na MŽP SR doručené v lehote stanovenej podľa § 35 zákona žiadne stanoviská.

Dopravný podnik mesta Košice, akciová spoločnosť, Bardejovská 6, 043 29 Košice

(list č. 387/2014/ÚRD, zo dňa 28.07.2014)

Vzhľadom na prijateľnú dopravnú obsluhu územia a s ohľadom na tvarové a priestorové riešenie križovatky Ľudvíkov dvor, máme pripomienky predovšetkým k technickému riešeniu situovania zastávok MHD v križovatke a na ceste I/50. Technické riešenie bude predmetom rokovaní s NDS a.s. a generálnym projektantom stavby v ďalšom priebehu prípravy stavby rýchlostnej cesty R2, Šaca – Košické Olšany.

Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica (list č. CZ 15305/1441/2014/49220/Há, zo dňa 08.08.2014)

Z hľadiska požiadaviek ochrany kvality vôd pred znečistením nemáme pripomienky k navrhovanému riešeniu odvádzania vôd z povrchového odtoku z telesa cesty počas prevádzky. Odvádzanie týchto vôd po prečistení do vôd podzemných si vyžaduje čistiace zariadenie s vyšším čistiacim efektom ako pri odvádzaní do vôd povrchových. Pri projektovej príprave stavby je potrebné riešiť aj likvidáciu splaškových odpadových vôd počas výstavby rýchlostnej cesty.

Z hľadiska technicko-prevádzkových záujmov správcu vodných tokov a protipovodňovej ochrany :

1. Pri návrhu mostných pilierov žiadame o umiestnenie mimo kynety toku a navrhovať prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice

a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku pre účely údržby vodného toku.

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

3. Pri súbehu a križovaní objektov diaľnice s vodnými tokmi je nutné dodržať § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov tak, aby pre správcu vodných tokov bol zachovaný manipulačný pás pri vodohospodársky významných vodných tokoch Hornád, Torysa, Belžiansky a Sokoliansky potok šírky min. 10,0 m od brehovej čiary, pri drobných vodných tokoch min. 5,0 m od ich brehovej čiary.

4. Projektová dokumentácia pri úpravách tokov súvisiacich s premosteniami, preložkami, resp. súbehmi komunikácií s vodnými tokmi musí byť vypracovaná autorizovaným inžinierom pre vodohospodárske stavby v zmysle platných legislatívnych a technických noriem.

5. Nutné výrub drevitého porastu v dotyku s vodnými tokmi vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty R2 Šaca – Košické Olšany, žiadame vopred odsúhlasiť s našou organizáciou. Konečné povolenie na výrub stromov a krov v korytách tokov, na pobrežných pozemkoch a inundačných územiach vydáva v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov orgán štátnej vodnej správy.

Jednotlivé stupne projektovej dokumentácie uvažovanej stavby žiadame s nami odsúhlasiť.

Upozorňujeme investora, že v zmysle § 49 ods. 5 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov správca vodných tokov nezodpovedá za škody spôsobené mimoriadnou udalosťou a škody vzniknuté užívaním vodných tokov.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Regionálne centrum ochrany prírody v Prešove, Hlavná 93, 08001 Prešov (list č. RCOP PO/941/2014, zo dňa 17.07.2014)

Napriek skutočnosti, že správa bola vypracovaná podrobne z hľadiska záujmov ochrany prírody, máme k nej nasledovné pripomienky:

Kapitola C.II.7. Fauna, flóra, vegetácia (str. 37 - 41):

- v kapitole je uvedený a hodnotený iba jeden typ lesného biotopu 91G0*, nie sú uvedené a hodnotené ďalšie typy lesných biotopov, ktoré sa nachádzajú v komplexe Haništianskeho lesa (91F0, 91I0*), resp. sprevádzajú vodné toky (91E0*). Vegetácia vodných tokov je hodnotená iba ako nelesná drevinová vegetácia. Taktiež nie je uvedený a hodnotený výskyt chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov; na str. 37 sa iba konštatuje, že „v trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú chránené ani inak vzácne druhy drevín“, resp. na str. 41 že „v hodnotenom území sa nachádzajú chránené druhy živočíchov, najmä avifauny, ktorých výskyt je viazaný prevažne na lokality Natura 2000, na územia regionálnych biocentier a biokoridorov...”

Pozitívne hodnotíme, že v správe je vyhodnotený záber lesného biotopu 91G0* prehľadne podľa oboch navrhovaných variantov, chýba však hodnotenie záberov ďalších typov biotopov. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať biotopu 91E0*, zásahy do ktorého sa spravidla riešia ako výrub drevín rastúcich mimo lesa a aj v predloženej správe je hodnotený ako nelesná drevinová vegetácia. Vzhľadom na ustanovenia § 5 a 6 novely zákona o ochrane prírody (platná od 01.01.2014) bude potrebné zásahy do tohto biotopu riešiť v zmysle § 6 ods.2.

Kapitola C.II.10. Územný systém ekologickej stability (str. 43 - 44):

- v kapitole je uvedený prehľad dotknutých prvkov systému ekologickej stability na všetkých troch stupňoch od nadregionálneho po lokálne. Chýba však prehľadné

uvedenie dotknutých prvkov ÚSES podľa obidvoch riešených variantov, kvalitatívne a kvantitatívne hodnotenie dotknutých prvkov ÚSES a porovnanie zásahov do nich podľa jednotlivých variantov. Následne potom v kapitole III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti... chýba konkrétne hodnotenie vplyvov na biotopy, chránené druhy a funkciu ÚSES, keďže stavba bude predstavovať nový líniový bariérový prvok.

Kapitola C.IV. Opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov...(str. 91 - 92), v navrhovaných opatreniach v podkapitole:

- Začlenenie nových objektov do krajiny je potrebné rešpektovať tak hniezdne, ako aj vegetačné obdobie a výrub drevín (vrátane zásahu do lesných porastov) plánovať v období od 1. októbra do 1. marca;
- likvidáciu drevnej hmoty zabezpečiť v súlade so zákonom o odpadoch;
- pri zásahu do biotopov európskeho významu počítať aj s nákladmi na opatrenia, ktoré budú potrebné na zachovanie alebo obnovu priaznivého stavu dotknutého biotopu;
- Migračné trasy /fauna pri budovaní oplotenia rýchlostnej cesty R2 okrem navrhovanej veľkosti ôk pletiva, dbať aj na hrúbku pletiva (tenké pletivo je v teréne málo viditeľné);
- pri zásahoch do brehovných porastov minimalizovať zásahy nielen pri väčších tokoch ako sú Hornád a Torysa, ale aj pri všetkých miestnych vodných tokoch.

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany, Primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na územia Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (ďalej len „primerané posúdenie“).

Keďže na hodnotenie významnosti vplyvov navrhovanej činnosti na územia sústavy Natura 2000 na Slovensku nie je doposiaľ vypracovaná metodika, spracovateľ použil metodiku používanú v Českej republike. Na základe identifikácie dotknutých území sústavy Natura 2000 predmetom posúdenia bolo iba chránené vtáčie územie SKCHVU009 Košická kotlina („ďalej len „CHVÚ Košická kotlina“). K predloženému primeranému posúdeniu máme nasledovné pripomienky:

- kapitola 6.1. Hodnotenie vplyvov na CHVÚ Košická kotlina (str. 15 - 23) pri hodnotení záberov hniezdných a potravných biotopov dotknutých druhov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ Košická kotlina, spracovateľ hodnotí iba záber síce podľa druhu pozemku, resp. vhodných biotopov pre druh, ale vo vzťahu k výmere daného pozemku/biotopu v celom CHVÚ. CHVÚ Košická kotlina bola zaradená do národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území v roku 2003 (uznesenie vlády SR č. 636/2003 z 9.07.2003) a vyhlásená bola následne vyhláškou MŽP SR č. 22/2008 zo 7.1.2008. Od roku 2003 bolo v CHVÚ Košická kotlina povolených viacero projektov, ktorých realizácia si vyžiadala väčší či menší záber rôznych pozemkov/biotopov. Máme za to, že záber hniezdných a potravných biotopov by sa mal na základe dostupných údajov hodnotiť nielen k pôvodným výmerám pozemkov/biotopov v CHVÚ Košická kotlina, ale aj kumulatívne, t.j. mal by zohľadniť všetky povolené zábery pozemkov/biotopov. A na základe výsledku by sa mali navrhnúť aj opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov.

- kapitola 6.4. Hodnotenie kumulatívnych vplyvov (str. 25 - 28) - v prehľadnej tabuľke sú uvedené činnosti v dotknutých katastrálnych územiach trasy R2, no z tabuľky ani textu kapitoly nie je jednoznačné, ktoré z uvedených činností sú situované priamo do CHVÚ

Košická kotlina, ktoré v jeho okolí a môžu mať na územie a predmet jeho ochrany vplyv a ako sa prejaví/neprejaví kumulatívny vplyv.

- kapitola 8. Zmierňujúce opatrenia (str. 29 - 30) - v kapitole uvedené zmierňujúce opatrenia odporúčame:
 - doplniť o navrhnutie zmierňujúcich opatrení vo vzťahu k druhu sova dlhochvostá a d'ateľ hnedkavý (napr. osadenie búdok, výsadba vhodných drevín, náhrada za obmedzenie bežného hospodárenia vo vhodných lesných biotopoch na lokalite Haništiansky les a pod.)
 - prebrať navrhované zmierňujúce opatrenia do správy o hodnotení a následne, resp. i priamo do záverečného stanoviska MŽP SR.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Na základe vyššie uvedeného a napriek skutočnosti, že predložená správa odporúča realizáciu rýchlostnej cesty R 2 Šaca – Košické Olšany podľa fialového variantu (variant č. 2), odporúčame správu o hodnotení a primerané posúdenie dopracovať podľa vyššie uvedených pripomienok. Dopracované časti dokumentácie predložiť MŽP SR a prerokovať so ŠOP SR v termíne dohodnutom s navrhovateľom činnosti a na základe výsledku rokovania vydať záverečné stanovisko.

Keďže predmetom hodnotenia nie sú lokality stavebných dvorov, depónií a prípadných zemníkov, odporúčame v záverečnom stanovisku zaviazat' navrhovateľa konzultovať lokalizáciu týchto objektov so ŠOP SR, aby sa predišlo zásahom do záujmových lokalít ochrany prírody a krajiny.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28 B, 974 01 Banská Bystrica
(list č. ŠOP SR/3098/2014, zo dňa 5.8.2014)

Stotožňujeme sa s priloženým odborným stanoviskom územne príslušného organizačného útvaru ŠOP SR RCOP v Prešove č. RCOP PO/941/2014, ku ktorému dopĺňame nasledovné :

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

- Varianty nie sú uvádzané jednotne, autori používajú označenia farebné aj číselné dokonca i v jednom odseku, čo pôsobí miestami zavádzajúco.
- Niektoré pasáže sa opakujú, napr. údaj o počte drevín na odstránenie, spoločenská hodnota biotopu Ls. 2.2. Dubovo-hrabové lesy panónske (*91G0) sú uvedené nielen medzi vplyvmi, ale aj v charakteristike vegetácie, kde sú bezpredmetné. Absentujú údaje o ďalších národne a európsky významných biotopoch.
- Nie je zrejmé, na základe čoho bol identifikovaný ako významný iba biotop Ls. 2. 2 Dubovo-hrabové lesy panónske (*91G0), nakoľko podklad nie je uvedený ani v texte správy o hodnotení ani v zozname doplňujúcich analytických správ a štúdií (podkladoch).
- Časť C. III. 7. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy sa zaoberá vplyvmi na biotopy len okrajovo a minimálne, napriek tomu, že vplyvy na biotopy sú uvedené v dvoch jej kapitolách (7.1. a 7.3.).
- Pokladáme za nedostatok správy o hodnotení, že „nie je možné porovnať oba varianty na základe rozsahu odstránenia drevín“, pretože iné prvky z uvedených nie sú kvantifikované.
- Dovoľme si pripomenúť, že beztvarec krovitý (*Amorpha fruticosa*), ktorý je uvádzaný ako odporúčaný domáci druh na výsadby, nie je pôvodným druhom Slovenska, dokonca je zaradený medzi invázne druhy teda nie je možná jeho výsadba.
- Navrhnuté zmierňujúce opatrenia pre migračné trasy a faunu sú prevažne nekonkrétne. Text opatrenia a grafické zobrazenie navrhovaných priepustov pre obojživelníky a drobné

cicavce nie sú v súlade. „Monitoring vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na druhy, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území Natura 2000“ nepokladáme za zmierňujúce opatrenie. V správe o hodnotení nie sú uvedené všetky zmierňujúce opatrenia z primeraného posúdenia.

- V kapitole C. VI. Návrh monitoringu a projektovej analýzy nie je uvedený žiaden návrh monitoringu, ani záujmov ochrany prírody.
- Číslovanie mapových príloh pokladáme za neštandardné až nelogické.
- Legenda mapovej prílohy Ortofotomapa – súčasný stav ŽP, vplyvy stavby a navrhované opatrenia je neúplná, preto má príloha zníženú výpovednú hodnotu.
- V mapovej prílohe 2. A je cca v km 4,4 červeného variantu navrhnutý ekodukt, ktorý však nie je uvedený a opísaný ani v charakteristike R 2 Šaca – Košické Olšany ani v navrhovaných opatreniach.

Hodnotenie primeraného posúdenia charakteristike R 2 Šaca – Košické Olšany (príloha správy o hodnotení)

- V primeranom posúdení pokladáme za žiaduce až nevyhnutné vypracovať hodnotenie jednotlivých biotopov a druhov príslušnými odborníkmi, ktorí poznajú ich ekológiu, zastúpenie, nároky a preto vedia navrhnúť a tiež aj odborne oponovať zmierňujúce opatrenia.
- Absentuje metodika získavania údajov o predmetoch ochrany pre hodnotenie vplyvov charakteristike R 2 Šaca – Košické Olšany na územia sústavy Natura 2000.
- Zmierňujúce opatrenia majú byť adresné a konkrétne, čo nemožno povedať takmer o žiadnom z navrhovaných opatrení. Tak napr. požiadavka na súvislé, kompaktné porasty drevín nie je konkretizovaná ani miestne ani v množstve, pôvodné kríkové porasty nie sú konkretizované druhovo ani miestne, nie sú uvedené konkrétne mosty, ktorých piliere zasahujúce do tokov majú byť premiestnené, nie je vyhodnotená priechodnosť mostných objektov pre živočíchy. Podobné pripomienky možno uviesť k takmer všetkým opatreniam.
- Ak autori primeraného posúdenia považujú za potrebnú spoluprácu alebo konzultácie so ŠOP SR, tieto majú byť zahrnuté do samotného primeraného posúdenia. Opatrenie „Požiadat ŠOP SR o prípadné doplnenie navrhovaných zmierňujúcich opatrení a zapracovať ich do dokumentácie výstavby a prevádzky charakteristike R 2“ vyvoláva dojem nedostatočného primeraného posúdenia.
- Všeobecných mapových príloh je priveľa, y nepochopiteľných dôvodov sú priložené prakticky dvojmo, s totožnou legendou a obsahovo s minimálnymi a najmä nepodstatnými rozdielmi.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Vzhľadom na uvedené pripomienky odporúčame dopracovať správu o hodnotení aj primerané posúdenie. Za podstatné považujeme predovšetkým :

- Identifikácia všetkých dotknutých európskych a národne významných biotopov.
- Vypracovanie návrhu monitoringu a projektovej analýzy záujmov ochrany prírody : prvky na monitorovanie, čas (obdobie), trvanie (koľko rokov resp. vegetačných období, dokedy) a spôsob odovzdávania výstupov (ktorému orgánu alebo organizácii a ich sprístupnenie).
- Konkretizovať návrh zmierňujúcich opatrení s uvedením požadovanej lokalizácie, parametrov a pod.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok vypracoval na základe určenia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (list č. j. 4043/14-3.4/ml z 28.07.2014) RNDr. Marian Gocál, Skalité 418, 023 14 Skalité, ktorý je zapísaný ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod č. 380/2006-OPV podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa

ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Spracovateľ posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení činnosti, oznámení o zmene pre navrhovanú činnosť „Rýchlostná cesta R2, Šaca – Košické Olšany“, vlastných poznatkov z obhliadky navrhovaného umiestnenia líniovej stavby (nulový variant a varianty č.1 kombinovaný a variant č. 2 fialový uvedený v Oznámení o zmene), konzultácie s navrhovateľom resp. jeho oprávneným zástupcom, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doplňujúcich podkladov od navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení, príslušných právnych predpisov a noriem.

Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že vypracovaná environmentálna dokumentácia-oznámenie o zmene pre navrhovanú činnosť a správa o hodnotení umožňuje dostatočné oboznámenie sa s navrhovanou činnosťou a po formálnej stránke obsahuje náležitosti podľa zákona a požiadavky určené MŽP SR dňa 07. marca 2014 v rozsahu hodnotenia.

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

Z hľadiska vyhodnotenia návrhu technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečistenia alebo poškodzovania životného prostredia konštatoval, že návrh technického riešenia je v súlade s dosiahnutým stupňom poznania, dostupnými technológiami a jeho charakteristika je dostačujúca pre určenie vplyvov činnosti na životné prostredie a posúdenie možných zmierňujúcich opatrení. Navrhované riešenia a opatrenia sú technicky realizovateľné.

Z hľadiska návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo minimalizovanie nepriaznivých vplyvov činnosti boli navrhnuté primerané technické, technologické, organizačné a prevádzkové opatrenia na ochranu zdravia a zložiek životného prostredia.

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

Okresný úrad Košice, Pozemkový a lesný odbor súhlasí s vedením trasy rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany vo variante č. 2 s výnimkou trasovania navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R 2 Šaca – Košické Olšany v staničení 20,0 – 21.5 (obec Sady nad Torysou) a to vzhľadom na určené funkčné využitie územia projektom pozemkových úprav.

V piatich stanoviskách orgánov verejnej správy sa uvádzajú odborné a legislatívne požiadavky, ktoré je potrebné pri realizácii navrhovanej činnosti splniť. V desiatich stanoviskách orgánov verejnej správy sa odporúča k realizácii variant č. 2 (fialový). Variant č. 1 (kombinovaný) nezískal žiadne odporúčanie. Sedem stanovísk orgánov štátnej správy je bez pripomienok.

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

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

Spracovateľ posudku odporučil realizáciu navrhovanej činnosti vo variante č. 2 (fialový), ktorý je uvedený v správe o hodnotení s tým, že budú dodržané podmienky vyplývajúce

z procesu posudzovania, a ak v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti budú doplnené a vyriešené neurčitosti a riziká, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia. V závere posudku jeho spracovateľ konštatuje, že správa o hodnotení má dostatočnú odbornú kvalitu a vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplyvať na životné prostredie v súvislosti s vybudovaním a prevádzkovaním líniovej stavby „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“.

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

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

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

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

Vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Rýchlostná cesta R2 v úseku Šaca – Košické Olšany bude realizovaná prevažne na povrchu reliéfu, miestne v násypoch a mostných objektoch. Narušenie horninového prostredia a reliéfu spôsobí budovanie zemného telesa rýchlostnej cesty. Najvýraznejšie zásahy do horninového prostredia budú v mieste budovania mostných objektov. Najmenšie vplyvy na horninové prostredie budú v úsekoch na úrovni terénu a nízkych násypoch.

Pri zakladaní pilót mostných konštrukcií sú navrhované stavebno – technické (konštrukčné) a prevádzkové opatrenia, ktoré budú minimalizovať možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty.

Tab. 3 Orientačná bilancia hmôt

Ukazovateľ	m.j.	Variant	
		č. 1 – (kombinovaný)	č. 2 – (fialový)
Celková dĺžka trasy	km	22,125	23,826
Počet križovatiek (MÚK)	ks	5	5
Plocha mostných objektov R2	m ²	117 085,12	72 834,0
Kubatúra výkopov	m ³	146 842	310 640
Kubatúra násypov	m ³	2 490 775	1 931 460

Z výkopov sa získa materiál, ktorý sa použije na budovanie zemných telies rýchlostnej cesty, odpočívadla, strediska SSÚR a ostatných komunikácií. Stavba ako celok má výrazný nedostatok násypového materiálu. Morfológia terénu rovinatého územia Košickej kotliny dáva relatívne málo priestoru na situovanie rýchlostnej cesty v zárezových úsekoch z ktorých by bolo možné použiť zeminu z výkopu pre výstavbu násypového telesa. Jedným z úsekov kde je rýchlostná cesta R2 situovaná v záreze je severne od obce Sady nad Torysou. V tejto lokalite je vzhľadom na veľmi vhodný materiál do násypového telesa navrhovaný výkop s úpravou svahov tak, aby sa v rámci dočasného záberu získalo čo najväčšie možné množstvo materiálu. Po realizácii výkopu budú plochy dočasných záberov po výkope rekultivované a vrátené na poľnohospodárske využívanie. Stavba vykazuje celkový nedostatok násypového

materiálu. Časť materiálu tvorí lomový kameň na úpravu podložia a väčšiu časť tvorí materiál do násypu. Celkový nedostatok násypového materiálu predstavuje cca 2,3 mil. m³ materiálu, ktorý je potrebné doviesť na stavenisko z jestvujúcich zdrojov a to buď lomov alebo štrkovísk. Ako možné zdroje materiálov sú vhodné lomy: Slanec, Ruskov, Trebejov, Dvorníky, Včeláre, Hradová a.i.; štrkoviská: Milhost', Čaňa, štrkoviská v MR. Vzhľadom na to, že všetky lomy alebo štrkoviská sú prístupné na stavenisko po cestách III. triedy, ktoré nie sú dimenzované na prevoz takého množstva kameniva je potrebné uvažovať s dovozom kameniva koľajovou dopravou priamo na stavenisko napr. do stanice Haniska a následne s rozvozom po stavenisku cestnou dopravou.

Trasovanie rýchlostnej cesty nie je v strete s územiaми využívanými, alebo potenciálne využiteľnými pre ťažbu nerastných surovín. Geodynamické javy výstavbu rýchlostnej cesty neohrozujú.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Navrhované varianty trasovania rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany sú vedené údoliami vodných tokov Hornád, Torysy a ich prítokov, pričom nezasahujú do vodohospodársky chránených území ani do pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov.

Trasa stavby prekonáva premostením rieku Hornád (variant č. 2 v polohe 12,0 km, variant č. 1 v staničení 12,0 km), v polohe 22,8 km (var č.2), resp. 20,5 km (var č.1) je v kontakte s alúviom rieky Torysy.

Pri premosteniach budú mostné objekty nadimenzované na prevedenie prietoku Q₁₀₀ s požadovanou rezervou. Technický návrh mostných telies rešpektuje výšku hladiny 100 ročnej vody v riešenom území. Nosné konštrukcie mostného telesa budú osadené mimo samotného koryta rieky Hornád. Stavbu bude potrebné realizovať najmä v období najnižších stavoch prietoku v rieke Hornád.

Rýchlostná cesta R2 má v úsekoch s dostredným sklonom navrhovanú cestnú kanalizáciu systémom odvodňovacích rigolov a kanalizácie alebo v úsekoch s malým prevýšením odvodnenie systémom odvodňovacích žľabov. Kanalizácia je vyústená prostredníctvom retenčných nádrží do vodných tokov, melioračných kanálov alebo vsakovacích systémov. Pred vyústením bude zachytená voda z povrchového odtoku prečistená od ropných a nextrahovateľných látok pričom odlučovače majú na výstupe koncentráciu NEL max. 5 mg/l.. Odlučovače sú navrhované so zväčšenou sedimentačnou časťou a celý odvodňovací systém je vzhľadom na riziká prívalových dažďov dimenzovaný s 20% rezervou.

Líniová stavba bude realizovaná nad úrovňou hladiny podzemnej vody. K ovplyvneniu režimu podzemných vôd môže dôjsť len v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy podložia. Navrhované technicko-technologické riešenie výstavby predmetného úseku rýchlostnej cesty s vykonaním navrhovaných technických opatrení neovplyvní režim a kvalitu podzemných vôd v dotknutom území. K údržbe rýchlostnej cesty v zimnom období je navrhovaný inertný posypový materiál, ktorý neovplyvní kvalitu podzemnej vody. Z hľadiska predchádzania mimoriadnym únikom škodlivých látok do nezabezpečeného prostredia je dôležitá prevencia a havarijná pripravenosť správcu rýchlostnej cesty.

Vplyv na pôdu

Najvýraznejším vplyvom na pôdu je záber pôdneho fondu z dôvodu umiestnenia líniovej stavby (dočasné a trvalé zábery pôdy) a strata produkčnej funkcie časti pôdneho fondu. Najmenší záber pôdneho fondu je v trase variantu č. 1 (kombinovaný variant). Najväčší záber pôdneho fondu je v trase variantu č. 2 (fialový variant). Pôdy v navrhovaných trasovaniach variantov rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany sú prevažne charakterizované ako poľnohospodárske pôdy 6. skupiny kvality.

Tab. č. 4 Predpokladaný záber pôdy a lesných pozemkov

Ukazovateľ	m.j.	Variant	
		č. 1 – (kombinovaný)	č. 2 – (fialový)
Celková dĺžka trasy	km	22,125	23,826
Trvalý záber pôdy (orientačné)	ha	116,51	134,4
Dočasný záber pôdy	ha	16,5	22,5
Z toho			
Poľnohosp. pôda	ha	108,02	119,7
Lesné pozemky	ha	8,49	14,7

Z hľadiska záberu lesných pozemkov sa ako najoptimálnejšia trasa líniovej stavby javí trasa vo variante č. 1 (kombinovaný variant). Variant č. 2 (fialový variant) je charakterizovaný väčším záberom lesných pozemkov.

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

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

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

Vzhľadom na navrhované dopravnotechnické parametre rýchlostnej komunikácie je možné očakávať nízke riziko prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy.

Vplyv na ovzdušie, miestnu klímu

V etape výstavby navrhovaného úseku rýchlostnej cesty sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia lokálneho rozsahu, ktoré je z hľadiska trvania viazané na obdobie výstavby a aktuálne meteorologické podmienky. Zvýšená intenzita dopravy a činnosť stavebných mechanizmov zapríčiniť zvýšenie sekundárnej prašnosti a zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov. Tento vplyv je však miestne obmedzený na priestory stavenísk a časovo obmedzený na dobu výstavby. Pre túto etapu sú navrhnuté organizačné opatrenia. Rýchlostná cesta R2 v úseku Šaca – Košické Olšany má charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia. Pre posúdenie vplyvu variantných riešení na kvalitu ovzdušia bola vypracovaná rozptylová štúdia (ENVICONSLT, s.r.o., 2009) a emisná štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013).

Z výsledkov rozptylovej a emisnej štúdie vyplýva, že z hľadiska množstva vyprodukovaných emisií pri prevádzke rýchlostnej cesty nedôjde pri navrhovaných variantoch č. 1 a č. 2 k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok v zastavaných častiach sídiel. Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo má význam porovnanie množstva emisií nulového variantu v zastavanom území s navrhovanými variantmi vo výhľadovom období roku 2020,

kedy limitné hodnoty znečistenia ovzdušia budú v prípade nulového variantu prekročené z hľadiska dlhodobého priemeru až o 30 %. Jednotlivé chemické faktory z dopravných emisií majú rozdielnú mieru negatívneho pôsobenia. V rozpätí ďalšieho časového horizontu rokov 2020-2035 je predpovedaná ďalšia obnova automobilového parku so sprisňovaním emisných parametrov vozidiel pri nákladných i osobných vozidlách. Z týchto dôvodov sa predpokladá v roku 2035 mierny pokles celkových škodlivín i napriek zvýšenej intenzite vozidiel.

Klíma

Odstránenie pomerne značnej časti vegetačného krytu môže mať vplyv na zmeny miestnej klímy. Z povrchu komunikácie a násypov je nižší výpar ako z prirodzeného terénu, z dôvodov technického riešenia, rýchlejšieho odtoku zrážkovej vody. Takto vznikajú predpoklady na zväčšenie odtoku. Rozmanitosť terénnych úprav môže spomaliť alebo zrýchliť podzemný a povrchový odtok, čím sa zmení prirodzená vodná bilancia v okolí komunikácie.

Menší záber vegetačného krytu je v trase variantu č. 1 (kombinovaný variant). Väčší záber vegetačného krytu predstavuje variant č. 2 (fialový variant).

V etape prevádzkovania nastane zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko pôvodný vegetačný kryt sa nahradí umelým asfaltovým povrchom. Zmeny v režime jednotlivých meteorologických prvkov budú zväčša krátkodobé a prejavovať sa budú najmä za ustálených, málo oblačných a radiačných typoch počasia.

Vplyv na miestnu klímu je vzhľadom na zmenu funkčného využitia krajinného priestoru a líniovo smerovaných antropogénnych zásahov (podiel spevnených plôch, čiastočné nahradenie vegetácie sadovými úpravami a ďalšie) na úrovni nevýznamných mikroklimatických zmien.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na genofond a biodiverzitu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým počas výstavby predmetného úseku rýchlostnej cesty R2. Negatívne vplyvy predstavuje najmä záber pôdy pre výstavbu nakoľko dominantnú časť záujmového územia tvorí poľnohospodársky využívaná krajina a v menšej miere urbanizovaná krajina a lesné porasty. Pôjde o odstránenie humusového horizontu pôd, odstránenie drevín a vegetácie v koridore stavby, kedy vonkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove. Táto etapa prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia rastlín a živočíchov.

Začiatkové úseky navrhovanej činnosti prechádzajú cez výrazne urbanizované územie (priemyselná zóna USSK, prekladiská, žel. trate). Prevažná časť trasy rýchlostnej cesty R2 prechádza cez územie, kde prevláda poľnohospodársky ráz krajiny, ide o plochy s nižšou biologickou diverzitou. Plochy s vyššou druhovou biodiverzitou sú viazané na lokality Natura 2000 (lokalita CHVÚ009 Košická kotlina). Z hľadiska vegetačného najcennejšími lokalitami sú lesné biotopy.

V trase variantu č.1 a č.2 sa v lokalite Haništianskeho lesa nachádza najmä lesný biotop Ls2.2 Dubovo – hrabové lesy panónske (biotop európskeho významu – 91G0*, prioritný biotop), pričom záber biotopu bol v rámci správy vyhodnotený pre oba varianty. Lesné biotopy 91F0, 91I0*, 91E0 sa nachádzajú v rámci Haništianskeho lesa, avšak v severnejšom smere od trasy rýchlostnej cesty R2.

Tab. č. 5 Rozsah zásahov do biotopu európskeho významu a vyčíslenie spoločenskej hodnoty

Biotop (Haništiansky les)		Záber biotopov	Spoločenská hodnota zabratých biotopov				
			Podľa Vyhlášky č. 579/2008 Z.z.	z) celkom základná hodnota	a) §38,ods.3 100 %	c) §38,ods.4 X %	Výsledná z + a – c
			[m ²]	[EUR/m ²]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
Ls 2.2 Dubovo – hrabové lesy panónske (variant č.1)	úsek / km (3,5 – 3,8)	10 350,0	20,58	213 003,0	213 003,0	25 % 53 250,75	372 755,25
	úsek / km (4,2 – 4,8)	20 700,0	20,58	426 006,0	426 006,0	5 % 21 300,3	830 711,70
SPOLU (variant č.1):		31 050,0		639 009,0			1 203 466,95
Ls2.2 Dubovo – hrabové lesy panónske (variant č.2)	úsek / km (3,45 – 3,75)	10 350,0	20,58	213 003,0	213 003,0	25 % 53 250,75	372 755,25
SPOLU (variant č.2):		10 350,0		213 003,0			372 755,25

Dotknutý biotop bude postihnutý výrubom (záber biotopu, odstránenie vegetačného krytu) a odkrytím časti biotopu. Trasa rýchlostnej cesty R2 vo fialovom variante neprechádza priamo cez celistvú časť Haništianskeho lesa (hospodársky les), ale zasahuje iba do jeho okrajovej časti v dosahu vplyvov priľahlého urbanizovaného územia (priemyselný areál USSK so súvisiacou cestnou a železničnou dopravnou infraštruktúrou). Variant č. 2 (fialový variant) v úseku 5,2 – 5,5 km pretína cíp Chráneného vtáčieho územia CHVÚ009 Košická kotlina, ktorý sa vyznačuje nižšou biodiverzitou (vysadené topoľové monokultúry za účelom ťažby). Variant č.1 (kombinovaný) prechádza priamo v dĺžke cca 600 m cez kompaktnú štruktúru lesných porastov a delí ju na dve časti, čo spôsobuje výraznú fragmentáciu biotopov.

Z hľadiska rozsahu výrubu drevín trasa fialového variantu č. 2 (fialový) obchádza kompaktné lesné komplexy Haništianskeho lesa v západnom smere. Variant č.1 (kombinovaný) prechádza priamo cez lesné porasty (Dubovo-hrabový les panónsky) v zábere cca 14700 m² v úseku 4,2 – 4,8 km, ide o negatívny vplyv na lesnú drevinnú vegetáciu v území, kde absentujú rozsiahlejšie lesné plochy. Trasa fialového variantu č.2 je z pohľadu vplyvu stavby na vegetáciu v riešenom území akceptovateľnejšia a prijateľnejšia ako trasa variantu č.1 – (kombinovaný).

K identifikovaniu vplyvov navrhovanej činnosti na živočíšstvo (najmä na avifaunu – CHVÚ009 Košická kotlina) navrhovateľ v rámci správy o hodnotení zabezpečil vypracovanie štúdie: „Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000“ (EKOJET, s.r.o., 2014). Ako dotknuté územie Natura 2000 bolo vyhodnotené CHVÚ Košická kotlina, ktorého predmetom ochrany je 6 vtáčích druhov. Všetky druhy budú ovplyvnené mierne negatívne.

K priamemu zásahu alebo negatívne ovplyvneniu hniezdiska dravcov a sov nedôjde. Navrhovaná rýchlostná cesta R2 zasahuje do severného výbežku CHVÚ Košická kotlina obidvoma variantmi. Relatívne najviac ovplyvnenou časťou CHVÚ je lokalita Haništiansky les, ktorej okrajom trasa R2 prechádza.

Výstavba rýchlostnej cesty R 2 v úseku Šaca – Košické Olšany bude mať vplyv na hydrické migračné koridory v území. Migračné koridory živočíchov v hodnotenom území sú vytvorené

pozdĺž vodných tokov (Hornád, Torysa, miestne potoky – biokoridory lokálneho významu), so sprievodnou krovinovou a trávnatou vegetáciou. Narušením migračných koridorov sa obmedzia migračné možnosti niektorých druhov (predovšetkým málo pohyblivých živočíchov – obojživelníky, plazy a pod.). V poľnohospodárskej krajine (najmä v úseku Krásna – Sady nad Torysou) bude predstavovať stavba bariéry v migrácii živočíchov, nakoľko celý úsek rýchlostnej cesty R2 bude oplotený. Navrhovanými technickými opatreniami dôjde k eliminácii negatívneho vplyvu stavby na živočíšstvo viažuce sa na poľnohospodárske plochy, povodie miestnych potokov a prilahlé lesné porasty.

Pre zmiernenie negatívnych vplyvov bude po ukončení stavebnej činnosti okolie stavby rekultivované a líniová stavba začlenená do okolia vegetačnými a sadovými úpravami s využitím druhov miestnej proveniencie.

Vplyv na krajinu, scenériu, ochranu, stabilitu

Trasovanie variant navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R2 je v krajinnom priestore rovinatej časti Košickej kotliny medzi Šacou a Košickými Olšami východne až juhovýchodne od aglomerácie mesta Košice z veľkej časti v poľnohospodárskej krajine s výskytom priemyselných areálov.

Počas výstavby líniovej stavby bude dočasný zásah do scenérie krajiny predstavovať zriadenie stavebných dvorov, zemníkov a vybudovanie prístupových ciest na staveniská.

Vplyvy počas prevádzky rýchlostnej cesty v predmetnom úseku ovplyvni štruktúru krajiny :

- prerušenie horizontálnych väzieb v krajine,
- zmena funkčného využitia krajiny po celej trase rýchlostnej cesty R2, pričom prevádzka na nej bude mať nepriaznivý dopad na využitie územia v priamom dotyku s rýchlostnou cestou. Líniová stavba bude čiastočne meniť štruktúru krajiny v špecifických úsekoch trasy. Jedná sa o poľnohospodársky využívané plochy, prechod trasy R2 cez porasty Haništianskeho lesa a zásah do urbanizovaných lokalít (lokalita L. Dvor, fotovoltaická elektrárň v k.ú. Haniska). Podstatným vizuálnym zásahom navrhovanej stavby do krajiny je priestorové vedenie trasy v lokalite Haništiansky les. Vo variante č. 2 (fialový) je trasa vedená okrajom lesa zo západnej strany. Trasa variantu č.1 priamo pretína lesné komplexy v dĺžke cca 600 m vysokými násypmi. Z pohľadu scenérie krajiny je fialový variant trasovaný v dosahu antropických vplyvov z prevádzky priemyselnej zóny v tomto úseku je vhodnejší a únosnejší ako variant č.1. Vlastné architektonické stvárnenie objektov bude sprevádzané sadovými úpravami svahov, ktoré zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispievajú k začleneniu stavby do krajiny. Pri sadbových úpravách je potrebné rešpektovať autochtónnosť sadbového materiálu, ktorý bude použitý na zmiernenie narušenia scenérie krajiny a negatívnych vplyvov na živočíšstvo.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sú navrhované varianty výstavby rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany situované v území s prvým stupňom ochrany (zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny), v rovinatej poľnohospodárskej a urbanizovanej krajine, vizuálne málo exponovanej.

Najbližšie veľkoplošné chránené územie NP Slovenský kras leží cca 15,5 km v SZ smere od začiatočného úseku navrhovanej líniovej stavby. Maloplošné chránené územia sa v dotknutom území navrhovanej činnosti nenachádzajú.

Trasa variantu č.1 a č.2 v úseku cca 11,9 – 12,2 km, resp. v úseku 14,1 – 14,4 km prekonáva nadregionálny biokoridor Hornád v urbanizovanom prostredí v susedstve existujúceho železničného mosta. Biokoridor bude dotknutý v dosahu antropických vplyvov z okolia (ČOV, prevádzka žel. trate). V mieste prekľutia vodného toku Hornád je navrhovaná estakáda ponad koryto rieky s výškou cca 10 m a dĺžkou 276 m. Dostatočným výškovým

premostením vodného toku a v čo najkolmejšom smere nebude sprievodná brehová vegetácia biokoridoru významne ovplyvnená.

V koncovej časti navrhovaná líniová stavba v úseku 20,4 – 20,6 km (variant č.1), resp. 22,7 – 22,9 km (variant č.2) zasahuje do regionálneho biokoridoru Torysa. V tomto priestore je navrhovaná úprava toku v dĺžke 190 m a osadenie oporného múru v dĺžke 70 m a výške 6 m z dôvodu zabezpečenia stability násypového telesa rýchlostnej cesty R2 v mieste dotyku s tokom Torysa. V tejto polohe dôjde k odstráneniu drevín v nevyhnutne potrebnom množstve. Vo variante č.1 bude ovplyvnené biocentrum regionálneho významu Jakubov dvor (Haništiansky les – južná časť), nakoľko priamo pretína lokalitu ÚSES v dĺžke cca 600 m. Stavba rozdeľuje lokalitu a vyvolá v koridore stavby odstránenie lesnej vegetácie, pôjde o negatívny vplyv na prvok ÚSES. Pre elimináciu fragmentácie lokality bol navrhovaný v polohe 4,325 km variantu č.1 ekodukt pre zabezpečenie migrácie zveri v polohe Haništianskeho lesa. Trasa fialového variantu mína lokalitu biocentra vo vzdialenosti cca 260 m v úseku 3,9 – 4,2 km. V tejto polohe prechádza cez poľnohospodársky využívané plochy atakované antropickými vplyvmi z okolia (priemyselné areály, dopravné stavby a plochy) a nevyžaduje si zásah do lokality biocentra. Z tohto dôvodu stavba vo variante č.2 nespôsobí znefunkčnenie, fragmentáciu či zánik prvku ÚSES.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme

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

Na základe vykonaného výskumu (SAV Nitra, 05.2008) možno predpokladať výskyt archeologických lokalít vo variante č. 1 aj vo variante č. 2 navrhovaného trasovania rýchlostnej cesty R2. Z hľadiska nenarušenia doteraz známych a evidovaných archeologických lokalít v záujmovom území sa ako výhodnejší javí variant č. 2. Pri rozsahu stavebných prác, z ktorého vyplýva značný zásah do krajiny, nie je vylúčené, že v trase líniovej stavby sa môžu narušiť archeologické objekty resp. archeologické situácie. Z hľadiska záujmov ochrany pamiatkového fondu je investor povinný predložiť projekt pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na posúdenie Pamiatkovému úradu SR. Pamiatkový úrad SR rozhodne o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum. Bez rozhodnutia Pamiatkového úradu stavebníkoví nebude vydané územné rozhodnutie.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo

Základným vplyvom, ktorý predstavuje výstavba rýchlostnej cesty R2 komunikácie pre poľnohospodársku činnosť je záber poľnohospodárskej pôdy samotným telesom komunikácie a tým zníženie výmery využiteľnej poľnohospodárskej pôdy.

Tabuľka č.6 Úbytok poľnohospodárskej pôdy

Ukazovateľ	m.j.	Variant	
		č. 1 – (kombinovaný)	č. 2 – (fialový)
Celková dĺžka trasy	km	22,125	23,826
Trvalý záber pôdy (orientačné)	ha	116,51	134,4
Poľnohospodárska pôda	ha	108,02	119,7

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

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

Lesné hospodárstvo

Trasa fialového variantu navrhovanej rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany obchádza kompaktné lesné komplexy Haništianskeho lesa v západnom smere. Variant č.1 (kombinovaný) prechádza priamo cez lesné porasty (Dubovo-hrabový les panónsky) v zábere cca 14700 m² v úseku 4,2 – 4,8 km. Z hľadiska hospodárenia v lesoch variant č. 2 prináša menej negatívnych vplyvov aj keď variant č. 2 má väčší záberu lesných pozemkov ako variant č. 1.

Tabuľka č.7 Úbytok lesných pozemkov

Ukazovateľ	m.j.	Variant	
		č. 1 – (kombinovaný)	č. 2 – (fialový)
Celková dĺžka trasy	km	22,125	23,826
Trvalý záber lesných pozemkov	ha	8,49	14,7
Dočasný záber lesných pozemkov	ha	1,6	0,5

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Navrhovaná rýchlostná cesta v úseku Šaca – Košické Olšany zlepši dopravnú situáciu v celej dotknutej oblasti. Nové dopravné prepojenie podporí vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít v regióne.

Vplyvy na dopravu

Vplyv navrhovanej rýchlostnej komunikácie v predmetnom úseku na dopravu je pozitívny v regionálnom a aj nadregionálnom meradle. Výstavbou rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany dôjde k prerozdeleniu dopravného prúdu medzi jestvujúcu komunikačnú sieť (vysoký podiel vnútromestskej dopravy) a navrhovanú rýchlostnú cestu R2, čím dôjde k poklesu dopravného zaťaženia na jestvujúcej cestnej sieti v aglomerácii krajského mesta Košice. Trasa rýchlostnej cesty R2 s peážou R4 a navrhovanou mimoúrovňovou križovatkou „Haniska“ prispeje k optimálnemu pripojeniu priemyselných zón, výrobných podnikov a obytných zón v území. Variant č.2 (fialový) je z pohľadu odľahčenia dopravy z jestvujúcej cestnej siete a dopravnej obslužnosti územia optimálnejší a lepší ako variant č.1 (kombinovaný).

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Úsek rýchlostnej cesty R2 Šaca – Košické Olšany nezasahuje priamo do žiadneho areálu rekreácie alebo zariadenia cestovného ruchu. Z hľadiska krátkodobej rekreácie v prípade realizácie variantu č. 2 (fialový) dôjde k čiastočnému zásahu do záhradkárskej osady a asanácii objektov. Negatívne vplyvy líniovej stavby na cestovný ruch v regióne sa nepredpokladajú. Nový dopravný koridor bude mať priaznivý vplyv na rozvoj služieb a podnikateľských aktivít v Košickom regióne (Košice a okolie) s priaznivým dopadom na cestovný ruch.

Vplyvy na infraštruktúru

Výstavba líniovej stavby v predmetnom úseku si vyžiada zásahy do súčasného stavu prvkov infraštruktúry v dotknutom území (Preložka a úprava VVN I 10kV liniek č. 6799, 6874, 6304,

6305, 6712, 6718; rekonštrukcia VN-22kV linky č.283, 344, 325, 288, 316, 317 ; vedenia VN-22kV ; prípojky VN-22 kV k trafostaniciam ; NN vedenia ; diaľkové káble a optické káble Slovak Telekom ; optické vedenia Orange, USSK ; VN-22kV kábel z fotovoltaickej elektrárne Heliopark 9, s.r.o. ; zabezpečovacie a diaľkové káble ŽSR, DPMK ; telefónne vedenia Slovak Telekom ; VTL, STL plynovody ; rozvodné vedenia vody ; kanalizácie ; úprava mýtnej brány a vedení SkyToll. a.s.). Tieto zásahy budú podrobne zidentifikované v rámci územného konania a ich riešenie bude premietnuté do objektivej skladby dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

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

Rozvojové záujmy v dotknutom území

Oblasť od rieky Hornád po obec Sady nad Torysou je výhľadovo plánovaná na zastavanie v rámci projektu „Východné mesto“ kde by malo nájsť bývanie cca 60 tisíc obyvateľov.

Rýchlostná cesta R 2 v úseku Šaca – Košické Olšany vo variantnom riešení č. 1 a č. 2 nie je v kolízii s navrhovanou rozvojovou oblasťou.

Vplyv na obyvateľstvo

Z hľadiska predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bude pohoda a kvalita života obyvateľov narušená najmä počas obdobia výstavby rýchlostnej cesty, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na kvalitu života v dotknutých častiach sídiel, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá lokalizácia stavebných dvorov, prístupových ciest a dopravných trás pre prísun násypového materiálu a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. Umiestnenie dvorov možno hodnotiť ako vhodné predovšetkým z hľadiska ich vzdialenosti od obytných zón.

Vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú hodnotené na základe imisnej situácie a hlukovej záťaže v priľahlých obytných celkoch dotknutých mestských častí a obcí (viacpodlažná, malopodlažná zástavba, záhradkárská osada, rozvojové zóny občianskej vybavenosti, atď.):

Rozptylová štúdia (ENVICONSLT, s.r.o., 2009) a emisná štúdia (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013) preukázala dodržanie platných imisných limitov pre znečisťujúce látky pre cieľový stav.

Z výsledkov rozptylovej a emisnej štúdie vyplýva, že z hľadiska množstva vyprodukovaných emisií pri prevádzke rýchlostnej cesty nedôjde pri navrhovaných variantoch č. 1 a č. 2 k prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií škodlivých látok v zastavaných častiach sídiel. Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo má význam porovnanie množstva emisií nulového variantu v zastavanom území s navrhovanými variantmi vo výhľadovom období roku 2020, kedy limitné hodnoty znečistenia ovzdušia budú v prípade nulového variantu prekročené z hľadiska dlhodobého priemeru až o 30 %. Jednotlivé chemické faktory z dopravných emisií majú rozdielnu mieru negatívneho pôsobenia na zdravie ľudí.

Výsledky hlukových štúdií (ENVICONSLT, s.r.o., 2009, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013) preukázali, že užívaním rýchlostnej komunikácie s protihlukovými technickými prvkami nedôjde k prekročeniu príslušných hygienických limitov stanovených vo vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov v existujúcom obytnom zastavanom území dotknutých sídiel v predmetnom úseku Šaca – Košické Olšany.

Záber a asanácia objektov

Realizácia navrhovanej činnosti si nevyžiada záber ani demoláciu objektov charakteru obytných budov ani funkčných výrobných priemyselných a poľnohospodárskych areálov. Navrhované trasovanie líniovej stavby vo variante č. 2 si vyžiada záber a asanáciu objektov v záhradkárskej osade v časti Ľudvíkov Dvor pri ceste I/50. Pôjde o 17 ks záhradných chatiek.

Zdravotné riziká

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R2 a najmä navrhovaných protihlukových opatrení (Hluková štúdia ENVICONSULT, s.r.o., 2009, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013), dopravného zaťaženia a emisnej záťaže (ENVICONSULT, s.r.o., 2009, DOPRAVOPROJEKT, a.s., 2013) sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života obyvateľstva dotknutého územia. Navrhované nové dopravné prepojenie bude pozitívne vplývať na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach a to i vzhľadom na súčasnú dopravnú situáciu v širšom území.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

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

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

Vplyvy stavby na dotknuté lokality sústavy NATURA 2000 boli spracované v štúdiu "Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000" (EKOJET, s.r.o., 2014).

Celkový záber územia v CHVÚ je cca 10,41 ha (variant č.1), resp. 12,35 ha (fialový variant č.2), čo tvorí približne 0,06 % (variant č.1), resp. 0,07% (variant č.2) z výmery dotknutého CHVÚ. Ide najmä o poľnohospodársky využívané plochy. Navrhovaná činnosť prechádza vo vzdialenosti nie väčšej ako 500 m od hranice CHVÚ009 Košická kotlina, t.j. neprechádza centrálnymi časťami CHVÚ. Mierne bude narušená integrita okrajovej časti CHVÚ009 Košická kotlina. Výstavba a prevádzka plánovanej komunikácie bude mať mierny negatívny vplyv na priaznivý stav druhov území Natura 2000. Fragmentácia potenciálnych hniezdnych a lovných biotopov druhov fauny, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ009 Košická kotlina (sokol rároh, sova dlhochvostá, d'ateľ hnedkavý, bocian biely, prepelica poľná, orol kráľovský) nepredstavuje kritický záber, a teda neovplyvní zásadne integritu CHVÚ. Taktiež nedôjde k významnej redukcii diverzity chráneného územia. Terestrické druhy živočíchov vyžadujúce migráciu na väčšie vzdialenosti ako sú napr. veľké šelmy (Canis lupus, Lynx lynx) sú predmetom ochrany potenciálne dotknutých území Natura 2000, ale posudzovaná trasa R2 sa nachádza vo výrazne antropogénne ovplyvnenom priestore (blízkosť sídel, mesta Košice, agrárna krajina), kde nie sú sústredené ich migračné trasy. Hlavný migračný koridor veľkých šeliem smerujúci do Maďarskej republiky prebieha Slanskými vrchmi, do ktorých navrhovaná stavba R2 nezasahuje.

Z hľadiska preferencií navrhovaných variant líniovej stavby fialový variant č.2 zaberá síce väčšiu plochu CHVÚ oproti variantu č. 1 (kombinovaný), ale záber prioritných lesných biotopov je vo fialovom variante menší (o 2,07 ha) oproti variantu č.1. Ovplyvnenie hniezdnych lokalít sovy je vo variante č.1 – (kombinovaný) mierne vyšší ako vo variante č.2 – (fialový), ktorý obchádza celistvé lesné spoločenstvá.

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

V trasovaní navrhovanej líniovej stavby Rýchlostná cesta R2, Šaca – Košické Olšany existuje antropogénna záťaž pochádzajúca zo sídelných jednotiek (sídla mestského typu) a z poľnohospodárskeho využívania prírodných zdrojov s ovplyvnením jednotlivých zložiek životného prostredia. Z výsledkov posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase. Potencionálne nepriaznivé vplyvy môžu byť eliminované preventívnymi ochrannými opatreniami. Z hľadiska možného rizika je za nepriaznivý vplyv považované potencionálne ohrozenie kvality ovzdušia, pôdy, biotopov, podzemných a povrchových vôd v prípadoch nepredvídaných udalostí (havarijné situácie, únik nebezpečných látok do nezabezpečeného prostredia a pod). Predchádzanie, zabránenie, eliminácia a zneškodnenie možných dôsledkov havárií bude predmetom riešení a opatrení v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti, ako aj havarijných a prevádzkových plánov.

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

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

Priaznivé vplyvy

Účelom realizácie hodnotenej rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany je vybudovanie novej cestnej komunikácie v parametroch odpovedajúcich jej dopravnému významu, dopravnej intenzite, ktorá by vytvorila podmienky pre odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územia s cieľom zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov a účastníkov cestnej premávky, ako aj poskytnutia vyššieho dopravného komfortu užívateľom komunikácie a zároveň sa dobuduje ucelený úsek nadradenej dopravnej infraštruktúry SR.

Medzi pozitívne vplyvy realizácie navrhovanej činnosti :

- Dôjde k prerozdeleniu dopravného prúdu medzi jestvujúcu komunikačnú sieť (vysoký podiel vnútromestskej dopravy) a navrhovanú rýchlostnú cestu R2, čím dôjde k poklesu dopravného zaťaženia na jestvujúcej cestnej sieti v aglomerácii krajského mesta Košice.
- Zabezpečí sa odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územia dotknutých sídiel (najmä z cesty I/50, I/68, II/552) na nový koridor rýchlostnej cesty R2, čo so sebou prinesie priaznivé dopady z hľadiska kapacity, bezpečnosti premávky jestvujúcej cestnej siete, ako aj životného prostredia v obytných zastavaných častiach dotknutých sídiel (pokles hlukovej a imisnej záťaže, zníženie nehodovosti, atď.).
- Trasa rýchlostnej cesty R2 s peážou R4 a navrhovanou mimoúrovňovou križovatkou „Haniska“ prispeje k optimálnemu pripojeniu priemyselných zón, výrobných podnikov a obytných zón v území.

Z hľadiska účelu navrhovanej činnosti a jej celospoločenského významu možno konštatovať, že pozitívny prínos výstavby líniovej stavby podstatne prevýši prípadné negatívne vplyvy.

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

Navrhovaná činnosť „Rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany“ vo variantnom riešení bola hodnotená podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, pričom sa zohľadnili dopravné, ekonomické ukazovatele a technická náročnosť realizácie líniovej stavby, vplyvy na kvalitu životného prostredia ako aj vplyvy na živú a neživú prírodu. V procese hodnotenia sa potvrdilo, že výstavbou rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca – Košické Olšany sa skvalitnia podmienky pre automobilovú dopravu s odklonom tranzitnej dopravy mimo zastavané územia s perspektívou zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov a účastníkov cestnej premávky.

Na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti, predložených stanovísk, ako aj stavu životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných pozitívnych i negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a navrhnutých opatrení na zmiernenie jej možných negatívnych vplyvov sa odporúča realizácia výstavby úseku rýchlostnej cesty R2 Šaca – Košické Olšany vo variantnom riešení označenom ako variant č. 2 (fialový).

Súčasný zaťaženie riešeného územia ľudskými aktivitami nie je rovnomerné a po realizácii plánovanej činnosti bude pravdepodobne ešte viac diferencované. Antropogénna záťaž dotknutého územia výstavbou predmetného úseku rýchlostnej cesty vzrastie predovšetkým počas realizácie stavebných prác a to najmä v koridore stavby a v oblastiach stavebných dvorov. Zaťaženie dotknutého územia sa prejaví prakticky na každej zložke prírodného prostredia (ovzdušie, voda, pôda, horninové prostredie, fauna, flóra a biotopy) v rozdielnej miere pôsobenia vplyvu. Dôležitou súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie je zapracovanie opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby na jej okolie a posilnenie ekologickej stability územia. Antropogénna záťaž z prevádzkovania rýchlostnej cesty R 2 v úseku Šaca – Košické Olšany (hluk, emisie, vibrácie) podľa vyhotovenej environmentálnej dokumentácie k navrhovanej činnosti nedosiahne úroveň hygienických a environmentálnych limitov stanovených v platných právnych predpisoch.

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

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

Z výsledkov odborného a verejného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie pre odporúčaný variant vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase.

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

VI. Z Á V E R Y

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na

životné prostredie a to ak kumulatívnych a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území sa

o d p o r ú ě a

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R2 Šaca - Košické Olšany“, za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI. 3. záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaná variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení ako variant

č. 2 (fialový).

Trasovanie odporúčaného variantu vedie katastrálnymi územiami obcí :

Okres Košice II.: Šaca, Železiarne.

Okres Košice III.: Košická Nová Ves

Okres Košice IV.: Barca, Krásna, Šebastovce

Okres Košice - okolie: Sokolany, Haniska, Kokšov-Bakša, Valaliky, Zdobá, Košická Polianka, Vyšný Olčvár, Vyšná Hutka, Nižná Hutka.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe posúdenia kvality životného prostredia v dotknutom území a výsledkov environmentálneho hodnotenia navrhovanej činnosti s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov a pripomienky z odborného posudku, ako aj zo zhodnotenia navrhovaných opatrení, minimalizujúcich predpokladané negatívne vplyvy na životné prostredie predmetného územia sa odporúčajú nasledovné podmienky pre prípravu, realizáciu a prevádzku.

Príprava a realizácia navrhovanej činnosti :

- 3.1 Vykonať inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov spresniť technické riešenie najmä zakladania mostov a ďalších náročnejších objektov.
- 3.2 Na základe Projektu organizácie výstavby vypracovať a príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy.
- 3.3 Spresniť zdroje a podmienky odberov pitnej a úžitkovej vody počas výstavby.
- 3.4 Vyhotoviť dendrologický prieskum a elaborát potrebného výrubu drevín podľa definitívnych záberov pôdy s vyčíslením spoločenskej hodnoty drevín.

- 3.5 Ďalší stupeň projektovej dokumentácie stavby predložiť dotknutým orgánom a organizáciám vrátane Okresného úradu Košice, Odbor krízového riadenia a Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p.
- 3.6 V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je vyhotoviť v trase navrhovanej líniovej stavby inventarizáciu biotopov európskeho a národného významu. Zásahy do biotopov riešiť s príslušným orgánom ochrany prírody v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení v dostatočnom časovom predstihu.
- 3.7 V ďalšom stupni projektovej dokumentácie vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia, ktorého súčasťou bude aj projekt monitoringu dotknutých druhov sova dlhochvostá (*Strix uralensis*) a ďateľ hnedkavý (*Dendrocopos syriacus*) k sledovaniu určených prvkov pred výstavbou, počas výstavby a najmenej 5 rokov po jej ukončení.
- 3.8 Priechodnosť biokoridorov zabezpečiť dostatočnou svetlosťou mostov.
- 3.9 Navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch.
- 3.10 Zabezpečiť hydrogeologický prieskum zameraný na drenážny účinok a ovplyvnenie režimu a kvality podzemných vôd a pre možnosť vsakovacích priekop.
- 3.11 Likvidácia vôd z povrchového odtoku vsakom do okolitého terénu je možná iba za predpokladu, že tieto nebudú znečistené látkami škodiacimi vodám.
- 3.12 V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.
- 3.13 Zvláštne a osobitné opatrenia počas výstavby, v dotyku s inžinierskymi sieťami, revíznymi šachtami a ostatnými objektmi a zariadeniami spresniť v samostatných projektových riešeniach ďalšieho stupňa projektovej prípravy (napr. problematika trvalého prístupu majiteľov a správcov inžinierskych sietí k objektom a zariadeniam počas výstavby, poloha dočasných objektov navrhovaného zariadenia staveniska voči ochranným pásmam týchto zariadení a pod.).
- 3.14 Navrhnuť skladbu zemného telesa komunikácie, najmä násypov s maximálnym využitím výkopových zemín z vlastnej stavby.
- 3.15 Pre zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky rýchlostnej cesty R2 vybudovať ochranné oplotenie po oboch stranách cestného telesa. Návrh technického riešenia zosúladiť s príslušným orgánom štátnej správy ochrany prírody.
- 3.16 Z hľadiska efektívneho zmiernenia dopadov hluku aktualizovať pre vybraný variant „Hlukovú a vibračnú štúdiu“ pre spresnenie definitívnych opatrení.
- 3.17 Počas výstavby zabezpečiť geologický (resp. geotechnický dozor).
- 3.18 Navrhnuť miesto ukladania nevhodnej zeminy z výkopov po dohode so zástupcami dotknutých mestských častí a dotknutých obcí.
- 3.19 V úseku Šaca križovatka Ľudvíkov Dvor bude trasa pripravovanej rýchlostnej cesty R2 umiestnená s malou odchýlkou v trase jestvujúcej štvorpruhovej cesty I/50 technickými a organizačnými opatreniami zabezpečiť dostatočnú priepustnosť pre bezpečnú a plynulú cestnú premávku.

- 3.20 V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skryvkového materiálu, v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z.
- 3.21 Znížiť výmeru dočasného odňatia tak, aby líniové manipulačné plochy boli riešené v rámci plôch trvalého odňatia, a aby zariadenie staveniska, skladové plochy a iné objekty stavby boli riešené alternatívne na nepoľnohospodárskych pozemkoch.
- 3.22 Dodržať určenú plochu trvalého a dočasného záberu pôd.
- 3.23 Minimalizovať trvalé a dočasné zábery lesných pozemkov, stavebné dvory a skládky materiálov a odpadov umiestňovať tak, aby bola v čo najväčšej miere využitá plocha iných pozemkov, alebo pozemkov trvalo vyňatých z plnenia funkcií lesov, resp. poľnohospodárskej pôdy.
- 3.24 Podľa vhodnosti cestnej siete v dotknutom území navrhnuť alternatívne riešenia prístupových ciest na stavbu rýchlostnej cesty R2 po existujúcich pozemných komunikáciách (za účelom zníženia dočasného záberu) a tak zabezpečiť, aby sa nestavali nové prístupové cesty len pre navrhovaný úsek stavby rýchlostnej cesty R 2 a využívala sa v čo najvyššom rozsahu miestna cestná sieť.
- 3.25 Zabezpečiť v projektovej dokumentácii podmienky, aby sa vo vybratom variante s trasou rýchlostnej cesty vedenej komplexom lesa, alebo jeho okrajom, ochranné pásmo rýchlostnej cesty neodlesňovalo v plnom rozsahu jeho nožnej šírky, ale s ohľadom na vek a stabilitu lesných porastov a lesných pôd, v súlade s § 5 zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov, minimalizovať šírku odlesnenia. Rozsah tejto činnosti prerokovať a dohodnúť s príslušným orgánom štátnej správy lesného hospodárstva.
- 3.26 Dočasne vyňaté lesné pozemky budú po zrekultivovaní naďalej plniť pôvodné funkcie lesov.
- 3.27 Rekultiváciu dočasne vyňatých lesných pozemkov realizovať v súlade so zákonom č. 138/2010 Z. z. o lesnom reprodukčnom materiáli v znení neskorších predpisov a nie podľa navrhovaných sadovníckych úprav.
- 3.28 Stabilizáciu svahov v úseku CHVÚ zabezpečiť bez výsadby drevín.
- 3.29 Z návrhu druhovej skladby náhradnej výsadby vylúčiť beztvarka krovitého (*Amorpha fruticosa*).
- 3.30 V prípade nálezu archeologických pamiatok vykonať záchranný prieskum v súlade so zákonom č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.
- 3.31 Návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy odsúhlasiť s orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.
- 3.32 V rámci projektovej prípravy predložiť vypracovaný projekt sadových úprav na posúdenie príslušnému orgánu štátnej správy.
- 3.33 Dreviny v okolí stavby chrániť počas výstavby aj počas prevádzky v súlade s STN 83 7010 Ochrana drevín.
- 3.34 Minimalizovať státie a prejazdy motorových vozidiel na vegetačných plochách a pod korunami stromov.

- 3.35 Výrub drevín v dotyku s vodnými tokmi vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty R2 Šaca – Košické Oľšany vopred odsúhlasíť príslušným orgánom ochrany prírody a Slovenským vodohospodárskym podnikom, š.p.
- 3.36 Výrub drevín realizovať v mimovegetačnom a mimohniezdnom období na základe súhlasu orgánu ochrany prírody. Likvidáciu drevnej hmoty zabezpečiť v súlade so zákonom č. 223/2001 Z. z. o odpadoch v platnom znení.
- 3.37 Mostné piliere umiestňovať mimo kynety toku a navrhovať prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku pre účely údržby vodného toku.
- 3.38 Mostné objekty dimenzovať na návrhový prietok Q_{100} ročnej veľkej vody s minimálnym dodržaním voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 736822, resp. STN 736201.
- 3.39 Pri súbehu a križovaní objektov diaľnice s vodnými tokmi je nutné dodržať § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov tak, aby pre správcu vodných tokov bol zachovaný manipulačný pás pri vodohospodársky významných vodných tokoch Hornád, Torysa, Belžiansky a Sokoliansky potok šírky min. 10,0 m od brehovej čiary, pri drobných vodných tokoch min. 5,0 m od ich brehovej čiary.
- 3.40 S odpadmi vznikajúcimi z demolácie vozovky nakladať v súlade s § 40c. zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch v platnom znení.
- 3.41 Po ukončení stavby obnoviť vegetačné plochy aj na okolitých parcelách, ktoré boli zasiahnuté stavebnou činnosťou a zamedziť šíreniu invázných rastlín.
- 3.42 Pre obdobie výstavby rýchlostnej cesty zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku nebezpečných látok do životného prostredia v súlade so zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách a vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z.z. .
- 3.43 Zhotoviteľ stavby musí pre prípad mimoriadneho úniku škodlivých látok do nezabezpečeného prostredia disponovať dostatočným množstvom technických a havarijných prostriedkov.
- 3.44 Splaškové odpadové vody zo zariadenia staveniska je potrebné zachytávať a následne zabezpečiť ich likvidáciu v súlade so zákonom o vodách.
- 3.45 Stavebné dvory a depónie zeminy umiestňovať mimo poľnohospodársku pôdu alebo na pôdy s menšou kvalitou.
- 3.46 Humusový horizont z plôch trvalého záberu použiť na vylepšenie kvality menej kvalitných pôd.
- 3.47 Pri stavebných prácach minimalizovať vhodnými technickými a organizačnými opatreniami prašnosť a sekundárnu prašnosť z dopravy.
- 3.48 Minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov, v nevyhnutnej miere skladovanie v areáloch stavenísk zabezpečiť v uzatvárateľných skladoch alebo stavebných silách.
- 3.49 Všetky opatrenia realizované k obmedzeniu prašnosti zaradiť do prevádzkových predpisov a oboznámiť pracovníkov s týmito opatreniami.

- 3.50 V priebehu výstavby, ako aj počas prevádzkovania rýchlostnej cesty chrániť okolitú poľnohospodársku pôdu pred poškodením a znehodnotením, hlavne zamedziť kontaminácii pôdy a horninového prostredia nebezpečnými látkami.
- 3.51 Zabezpečiť dodržiavanie podmienok ochrany zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami ustanovené v zákone č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a jeho a vykonávacích predpisov.
- 3.52 V blízkosti obytných zón vylúčiť výstavbu v noci a v dňoch pracovného voľna.
- 3.53 Stavebné dvory zriaďovať so zabezpečením skladov a mechanizmov proti úniku nebezpečných látok.
- 3.54 Z hľadiska dopravy zabezpečiť účinnú techniku pre čistenie komunikácií predovšetkým pri zemných prácach a ďalšej výstavbe vrátane zberu tuhých nečistôt.
- 3.55 Pôvodca odpadu je povinný v súlade s § 6 zákona č.223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vypracovať program odpadového hospodárstva pôvodcu a predložiť ho príslušnému úradu na schválenie.
- 3.56 Stavebné odpady z demolácií a rekonštrukcií vozoviek vhodne materiálovo zhodnotiť počas stavebných prác.
- 3.57 V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie popísať podrobnejšie spôsob nakladania s nebezpečnými odpadmi. Uviesť bilančné toky, jednotlivé činnosti a miesta, kde budú tieto odpady vznikať, ako a kde sa s nimi bude do času ich zhodnotenia a zneškodnenia nakladať.
- 3.58 Doplniť zmluvné zabezpečenie s oprávnenou organizáciou, ktorá odpad prevezme už počas výstavby. Uzavrieť zmluvy o odbere produkovaných odpadov počas prevádzky s oprávnenými organizáciami.
- 3.59 Pri výstavbe stavebných objektov a ich následnej prevádzke používať iba zariadenia a motorové vozidlá v riadnom technickom stave.
- 3.60 Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačné úpravy, agrotechnické a organizačné opatrenia, minimalizovať transport pôdnych častíc do povrchových vôd.
- 3.61 Pri zabezpečovaní materiálov z iných zdrojov maximálne využívať existujúce ložiská surovín a nové otvárať, len ak je to nevyhnutné. Dopravu materiálov (kameniva) realizovať predovšetkým po železnici s nasledovným rozvozom na staveniská mimo obcí.
- 3.62 Po ukončení stavebných prác dočasne zabrané plochy rekultivovať na základe schváleného projektu rekultivácie.
- 3.63 Doriešiť problematiku projektu pozemkových úprav Krásna (PPÚ Krásna) pre fialový variant, (projekt pozemkových úprav prebiehal v rokoch 2004 až 2011, pri ktorom boli vykúpené pozemky pod vtedy plánovaným červeným variantom).

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania, alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona na základe výsledkov procesu posudzovania, informácií uvedených v správe o hodnotení stanovísk zainteresovaných orgánov a organizácií, výsledku verejného prerokovania s občanmi dotknutého územia,

príslušných právnych predpisov a noriem, vypracovaného odborného posudku, doplňujúcich informácií poskytnutých navrhovateľom a odborných podkladov.

Pripomienky v stanoviskách od dotknutých subjektov boli analyzované. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení a do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti.

Pri odporúčaní navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické a prírodné prostredie (aj chránené územia), ako aj niektoré technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Celkovo bolo na MŽP SR doručených dvadsaťjeden písomných stanovísk od zástupcov zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávnych orgánov a jeden záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti. V piatich stanoviskách orgánov verejnej správy sa uvádzajú odborné a legislatívne požiadavky, ktoré je potrebné pri realizácii navrhovanej činnosti splniť. V desiatich stanoviskách orgánov verejnej správy sa odporúča k realizácii variant č. 2 (fialový). Variant č. 1 (kombinovaný) nezískal žiadne odporúčanie. Sedem stanovísk orgánov štátnej správy je bez pripomienok.

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

Na základe priebehu a výsledkov verejného prerokovania navrhovanej činnosti ako aj samotného procesu hodnotenia navrhovanej činnosti možno konštatovať, **že verejnosť nemá námietky k realizácii navrhovanej činnosti.**

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

Odporúčenie realizácie navrhovanej činnosti možno odôvodniť aj nasledovnými skutočnosťami :

- Navrhovaná líniová stavba je v súlade so strategickými dokumentmi na regionálnej a miestnej úrovni.
- Rýchlostná cesta R 2 v trase fialového variantu vrátane navrhovaných mimoúrovňových križovatiek je dopravne optimálnejšia a prijateľnejšia ako trasa variantu č.1 (červeno/modrý) vzhľadom na pripravované nové priemyselné investície v priemyselnej časti dotknutého sídla.
- Navrhovaná líniová stavba významne neovplyvní záujmové územia ochrany prírody a krajiny.
- Realizáciou navrhovanej činnosti sa dosiahne zmiernenie negatívnych dopadov automobilovej dopravy na obyvateľstvo a životné prostredie.
- Celkové technické riešenie a projektované parametre sú navrhnuté s vedomím minimalizácie vplyvu na životné prostredie, pričom sú zohľadnené všetky platné právne predpisy.
- Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k prekročeniu environmentálnych noriem kvality životného prostredia.

Z hľadiska technického a technologického posúdenia predmetnej činnosti zainteresované subjekty procesu posudzovania prezentovali súhlasné stanoviská k realizácii navrhovanej činnosti s určitými pripomienkami. Pripomienky všetkých orgánov zúčastnených na posudzovaní, sú zohľadnené v kapitole VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení zámere a posudku, vypracovaného odborne

spôsobilou osobou. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v odporúčanom variante, ak budú splnené opatrenia na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov a za vykonania štandardných opatrení počas výstavby a prevádzky líniovej stavby.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Účelom monitorovacieho a informačného systému je získavať vlastným sledovaním a preberaním z jestvujúcich informačných zdrojov údaje o vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a tieto získané informácie spracovávať.

Pre overenie miery súladu medzi skutočnými a predpokladanými vplyvmi činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia sa navrhuje nasledujúci rozsah poprojektovej analýzy:

- 5.1 Zabezpečiť pravidelné odborné porovnanie všetkých predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení navrhovanej činnosti so skutočným stavom a to v rozsahu a lehotách, určených príslušným povoľujúcim orgánom. V prípade zistenia negatívnych odchýlok od predpokladaného stavu, zabezpečiť realizáciu opatrení, aby podmienky určené pri povoľovaní konaní a stanovené v rozhodnutí boli splnené.
- 5.2 Navrhnuť kontrolu dodržiavania stanovených podmienok monitorovania určených a schválených v rámci ďalšieho procesu povoľovania stavby.
- 5.3 Kontrolovať dodržiavanie podmienok stavebného a kolaudačného rozhodnutia počas výstavby a prevádzky podľa právnych predpisov a technických noriem cestou dotknutých orgánov a organizácií.
- 5.4 Vykonávať školenia pracovníkov so zameraním na manipuláciu s odpadmi a na riešenie havarijných situácií a mimoriadnych stavov.
- 5.5 Zabezpečiť pri výstavbe a prevádzke navrhovanej činnosti podmienky ochrany zdravia pri práci a požiaro-bezpečnostné podmienky.

Zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy ako interaktívneho procesu charakterizovaného spätnou väzbou a prispôbujúceho sa meniacej situácii v súlade s dosiahnutými poznatkami v pravidelných intervaloch, najmenej však v intervale ktorý určí v rozhodnutí príslušný štátny orgán.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania, podľa § 39 ods. 3 zákona, je navrhovateľ povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení navrhovanej činnosti, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti.

V rozhodnutí o povolení na užívanie stavby podľa zákona č.50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), by mal povoľujúci orgán na túto povinnosť navrhovateľa upozorniť.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je podľa §24 zákona č. 24/2006 Z. z. verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a, b) právnická osoba podľa §24b alebo 27, občianska iniciatíva podľa § 25, občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti nebola identifikovaná zainteresovaná verejnosť (fyzické osoby).

6a. Platnosť záverečného stanoviska

Platnosť záverečného stanoviska je 7 rokov odo dňa jeho vydania. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení, alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov (napr. stavebný zákon).

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak



v súčinnosti s

MDVRR SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika
so sídlom v Košiciach

2. Potvrdenie správnosti údajov

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania
Ministerstvo životného prostredia SR



**MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR**
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
77

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 07. 10. 2014

MINISTERSTVO
ŽIVOTNEHO PROSTŘEDÍ SR
nam. Ludovít Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
77