

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

vypracované podľa prílohy č.8a zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov



I/18 PREŠOV, LEVOČSKÁ- OBRANCOV MIERU KRIŽOVATKA, MOST



DOPRAVOPROJEKT, a.s.
BRATISLAVA
DIVÍZIA PREŠOV
JARKOVÁ 14, 080 01 PREŠOV



MIESFERA CONSULT, s.r.o.
JISKROVA 8, 040 01 KOŠICE

NOVEMBER 2013

Obsah:

	strana
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
I.1. Názov	3
I.2. Identifikačné číslo	3
I.3. Sídlo	3
I.4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa	3
I.5. kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	3
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	3
III.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti	3
III.2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch	4
III.2.1. Stručný opis technického a technologického riešenia	4
III.2.2. Požiadavky na vstupy	9
III.2.3. Údaje o výstupoch	10
III.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie	17
III.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	17
III.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	17
III.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	17
III.6.1. Substrát a reliéf	17
III.6.2. Ovzdušie	18
III.6.3. Voda	21
III.6.4. Pôda	24
III.6.5. Ochrana prírody a krajiny	24
III.6.6. Územný systém ekologickej stability	25
III.6.7. Zdravie obyvateľstva	25
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH A OPATRENIA NA ICH ELIMINÁCIU	26
V. VŠEOBECNÉ ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	32
VI. PRÍLOHY:	
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia	32
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe	
3. Výpis z katastra nehnuteľností	
4. Odborné stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny podľa § 18 ods. 12	
5. Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie	
6. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	33
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA	33
IX. PODPIS NAVRHOVATEĽA	33

I. Údaje o navrhovateľovi

I.1. Názov:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Košice

I.2. Identifikačné číslo: 00 33 28

I.3. Sídlo: Kasárenské námestie č.4, 040 01 Košice

I.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:

Ing. Jozef Fabian, riaditeľ Investičnej Výstavby a správy ciest Košice.

jozef.fabian@ssc.sk, tel.: 055/7277225

I.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie:

osoby oprávnené vo veciach technických:

Ing. Gabriela Mareková, gabriela.marekova@ssc.sk, 055/7277241, SSC IVaSC, Košice, Kasárenské nám. 4, Košice

Ing. Ján Šťastný, jan.stastny@ssc.sk, 051/7582028, SSC IVaSC, Prešov, Jarková 2, Prešov

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

**I/18 PREŠOV, LEVOČSKÁ - OBRANCOV MIERU KRIŽOVATKA, MOST –
REKONŠTRUKCIA MOSTA**

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

III.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti :

Kraj: Prešovský

Okres: Prešov

Obec: Prešov

Katastrálne územie: Prešov

Parcelné číslo:

KN-C 3095/1 (KN-E 3383, KN-E 3385/2, KN-E 3385/4, KN-E 3617/1, KN-E 3617/3),
KN-C 3095/2, KN-C 3335, KN-C 3339, KN-C 9774, KN-C8429/1, KN-C 8430,
KN-C 8523/1, KN-C 8523/4, KN-C 8524, KN-C 8525, KN-C 8526, KN-C 8536,
KN-C 8537, KN-C 8544, KN-C 8564, KN-C 9184, KN-C 9185,
KN-C 9204/76 (KN-E 848, KN-E 849/1), KN-C 9204/77 (KN-E 847/2, 849/2),
KN-C 9204/81, KN-C9204/98, KN-C 9210/2, KN-C 9565 (KN-E 926/1), KN-C 9566,
KN-C 9567, KN-C 9569/2, KN-C 9569/6, KN-C 9570, KN-C 9570/1, KN-C 9571,
KN-C 9600/1 (KN-E 3385/3), KN-C 9750/1, KN-C 9750/6, KN-C 9752, KN-C 9754,
KN-C 9755/1, KN-C 9756, KN-C 9759, KN-C 9760, 9772/3, KN-C 9772/4,
KN-C 9773, KN-C 9774 (KN-E 3385/4), KN-C 9777/4, KN-C 9811/2,
KN-C 9817/1 (KN-E 823/2, KN-E 823/3, KN-E 868/1, KN-E 3382/101, KN-E 3504/2,
KN-E 3504/3, KN-E 3617/2, KN-E 3617/4, KN-E 3628/1, KN-E 3673/1),
KN-C 9817/4, KN-C 9817/5, **KN-C 9817/6, KN-C 9817/23**,
KN-C 9817/24 (KN-CE 867/1),
KN-C 9817/87 (KN-E 3617/102, KN-E 3628/2),
KN-C 9817/94 (KN-E 3617/202, KN-E 3628/3), KN-C9826/1, KN-C **9826/12**,
KN-C 9835.

Parcelné čísla vyznačené žltou farbou sa dotýkajú priamo rekonštrukcie mosta.

III. 2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy

III. 2.1. Stručný opis technického a technologického riešenia

Rekonštrukcia mosta, ktorá je predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je súčasťou stavby „I/18 Prešov, Levočská - Obrancov mieru križovatka, most“. Účelom rekonštrukcie je zvýšenie kapacity, plynulosti a bezpečnosti dopravy (pešej aj automobilovej) a zvýšenie priepustnosti cesty I/18 v prietahu mestom Prešov.

Cesta I/18 v km 686.400 – 686.900 je v súčasnosti kritickou nehodovou lokalitou. Uvedený úsek sa nachádza na ulici Levočská v blízkosti železničného priecestia a mosta 18-445 cez rieku Torysa. Križovatka ciest I/18 (Levočská ulica, smer Poprad – Vranov nad Topľou) – Obrancov mieru (smer Košice) – V. Clementisa v Prešove sa nachádza v urbanizovanom území mesta. Je po celej trase temer súvislo obostavaná obytnými objektmi (ul. Obrancov mieru, časť Levočskej ulice a ulica Vlada Clementisa) alebo objektmi verejných služieb alebo výrobnými areálmi (ul. Levočská, ul. Vlada Clementisa).

K stavebným prácam a úpravám v križovatke náležia aj stavebné úpravy na všetkých komunikáciách ústiach v križovatke v prislúchajúcich úsekoch.

Celková dĺžka upravovaných úsekov je:

ulica Levočská (I/18) - 0,540 km – končiac za križovatkou so Záhradnou ulicou,

ulica Vlada Clementisa - Ulica Obrancov mieru – 0,445203 km.

Cesta I/18 prechádza ponad rieku Torysu, ktorú prekonáva mostom 18-445. Ten sa v rámci navrhovaných úprav zrekonštruuje a rozšíri, aby mohol prevádzať dopravu v štyroch jazdných pruhoch v smere Vranov nad Topľou – Poprad.

Posudzovanej zmeny vo vzťahu k mostu nad riekou Torysa sa dotýkajú navrhované rekonštrukčné práce na ceste I/18:

- smer Vranov – Poprad - zvýšenie počtu priamych jazdných pruhov na dva, predĺženie odbočovacích pruhov v smeroch Vranov – Košice a Vranov – Sídliisko III
- smer Poprad – Vranov – rozšírenie mosta nad riekou Torysa, vybudovanie samostatného dvojpruhového jazdného pásu so stredným deliacim pásom šírky 2.0 m, vybudovanie pripájacieho pruhu v smere Košice – Vranov, rozšírenie jestvujúceho železničného priecestia
- vybudovanie lávky pre peších nad cestou I/18 (ulica Levočská) a prístupových rámp s napojením na existujúce pešie komunikácie, prepojenie peších komunikácií vedených pozdĺž rieky Torysa a pozdĺž cesty I/18 vybudovaním chodníka pod mostným objektom na ceste I/18
- uzavretie ulíc Jazdecká a Urbánková

Súčasťou navrhovaných úprav sú i úpravy úrovňového železničného priecestia a komunikácií pre peších a preložky inžinierskych sietí.

Pri rekonštrukcii križovatky cesty I/18 s ulicami Obrancov mieru a Vlada Clementisa a dotknutých úsekov ciest dôjde k styku s nadzemnými a podzemnými inžinierskymi sieťami, preto v rámci stavby sú riešené preložky, resp. úpravy v nevyhnutnom rozsahu všetkých dotknutých inžinierskych sietí. Sú to nasledujúce inžinierske siete

- vedenia VN-22 kV linky č. 291, 292, 334, 550, 552, 553, 554, 555, 459, 460
- vedenia NN
- telekomunikačné vedenia, verejné osvetlenie
- trakčné vedenia a trolejové vedenia
- plynovody, vodovody, kanalizácie, horúcovody.

Všetky preložky, resp. úpravy inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, že rešpektujú priestorové potreby dotknutých komunikácií a ostatných častí stavby.

Práce súvisiace s úpravou resp. preložkou inžinierskych sietí sa budú realizovať v I. fáze výstavby (prípravné práce).

SO 201-00 Most nad riekou Torysa

IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA

Bod kríženia s	: s riekou Torysa v km 0,392
Uhol kríženia	: 97,5g s riekou Torysa
Voľná výška pri návrhovom prietoku Q_{100}	: 2,2m
Výška hladiny návrhového prietoku Q_{100}	: 4,8m

Charakteristika mosta :

most na ceste I. triedy nad riekou a chodníkom pre peších a cyklistov, jednopodlažný s jedným poľom, s hornou mostovkou, nepohyblivý, trvalý, smerovo v priamej a v stúpaní, s normovanou zaťažiteľnosťou, z predpätého betónu, plnostenný, trémový, otvorene usporiadaný, s neobmedzenou voľnou výškou.

Dĺžka premostenia	: 30,0 m
Dĺžka mosta	: 45,0 m
Šikmosť mosta	: kolmý
Šírka vozovky medzi obrubami	: 8,0 m
Šírka chodníka	: 5,0 m
Šírka mosta medzi obrubou a zábradlím	: 12,75 m
Šírka mosta	: 13,4 m
Výška mosta	: 8,11 m (nad dnom Torysy)
Stavebná výška	: 1,09m -2,09m
Plocha mosta	: $13,4 \cdot 30 = 402 \text{m}^2$ (podľa TP 07/2006)
Zaťaženie mosta podľa	: STN EN 1990 a STN EN 1991

Navrhovaný mostný objekt premostuje koryto rieky Torysa a navrhovaný chodník pre peších a cyklistov, veľkosťou mostného otvoru a konštrukčným riešením nadväzuje na existujúci mostný objekt, ktorý bude rekonštruovaný (obj.202-00) Prevádzaná komunikácia na moste je cesta I/18 so šírkovým usporiadaním zodpovedajúcemu kategórii MZ 19/50. Rozšírenie mostného objektu (201-00) bude zabezpečovať dopravu v smere Poprad – Vranov nad Topľou. Existujúci mostný objekt (202-00) bude zabezpečovať dopravu v smere Vranov nad Topľou – Poprad. Pozdĺžny sklon prevádzanej komunikácie v mieste mosta je v stúpaní 1,02% a priečny sklon je jednostranný 1,75%.

Dĺžka mosta a veľkosť mostného otvoru sú navrhnuté tak, aby bola premostená celá prekážka.

V blízkosti objektu sa nachádzajú podzemné aj nadzemné inžinierske siete.

POPIS KONŠTRUKCIE MOSTA

Vzhľadom na charakter prekážky, sa navrhuje mostný objekt ako jednoložový. Nosná konštrukcia je integrovaná so spodnou stavbou, zo statického hľadiska tvorí rám. Nosná konštrukcia je tvorená nábehovým dvojtrámom, ktorý sa pri oporách zbieha v jednotráme a bude predopnutý dodatočne predpätými káblami. Opony sú navrhnuté ako zvislé steny votknuté do základových pásov a budú založené hlbšie.

VYBAVENOSŤ MOSTA

Na moste sa navrhuje vonkajšia chodníková rímsa šírky 5m a vnútorná rímsa šírky 0,40m. Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá asfaltová hrúbky 90mm. Nad krajnými oporami sú navrhnuté povrchové mostné závery. Odvodnenie mosta bude riešené pomocou odvodňovačov. Odvodnenie bude vyústené do rieky Torysa.

SÚVISIACE OBJEKTY STAVBY A VZŤAH K ÚZEMIU

S výstavbou mostného objektu súvisia nasledujúce objekty:

- 100-00 Úprava cesty I/18 - ulica Levočská
- 103-00 Úprava chodníkov

- 202-00 Rekonštrukcia jestvujúceho mosta nad riekou Torysa
- 320-00 Úprava potoka Vydumanec
- 602-00 Preložka VN-22kV káblových vedení liniek č. 334, 552, 553, 554
- 603-00 Preložka VN-22kV káblových vedení liniek č. 291, 292, 555
- 604-00 Preložka VN-22kV káblovej prípojky pre TS Jednota
- 620-00 Preložka verejného osvetlenia na ul. Levočská, Vl. Clementisa, Obr.Mieru
- 625-00 Úprava trolejového vedenia
- 650-00 Preložka miestnych telekomunikačných káblov ST na ul. Levočská
- 660-00 Preložka diaľkových telekomunikačných káblov ST na ul. Levočská

Výstavbou objektu dôjde k obmedzeniu dopravy na ceste I/18. Prístup na stavenisko mostného objektu bude z navrhovanej trasy.

POSTUP VÝSTAVBY

- ☐ zemné práce a vybudovanie opôr,
- ☐ výstavba NK,
- ☐ vybudovanie mostného zvršku,
- ☐ dokončovacie práce

SO 202-00 Rekonštrukcia jestvujúceho mosta nad riekou Torysa

IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA

Bod kríženia s riekou Torysa	: v km 0,392
Uhol kríženia s riekou Torysa	: 97,5g
Voľná výška pri návrhovom prietoku Q_{100}	: 1,42m
Výška hladiny návrhového prietoku Q_{100}	: 4,8m

Charakteristika mosta :

most na ceste I. triedy nad riekou a chodníkom pre peších a cyklistov, jednopodlažný s jedným poľom, s hornou mostovkou, nepohyblivý, trvalý, smerovo v priamej a v stúpaní, s normovanou zaťažiteľnosťou, zo železobetónu, plnostenný, trámový, otvorene usporiadaný, s neobmedzenou voľnou výškou.

Dĺžka premostenia	: 30,0 m
Dĺžka mosta	: 45,0 m
Šikmosť mosta	: kolmý
Šírka vozovky medzi obrubami	: 8,0 m
Šírka chodníka	: 5,75m
Šírka mosta medzi zábradliami	: 14,75 m
Šírka mosta	: 15,25 m
Výška mosta	: 7,87 m (nad dnom Torysy)
Stavebná výška	: 1,65m -2,29m
Plocha mosta	: $15,25 \times 30 = 457,5 \text{m}^2$ (podľa TP 07/2006)
Zaťaženie mosta podľa	: STN EN 1990 a STN EN 1991

Na jestvujúcom mostnom objekte je navrhnutá zmena šírkového usporiadania a jeho rekonštrukcia. Prevádzaná komunikácia na moste je cesta I/18 so šírkovým usporiadaním zodpovedajúcim kategórii MZ 19/50. Pozdĺžny sklon prevádzanej komunikácie v mieste mosta je v stúpaní 1,02% a priečny sklon je jednostranný 1,75%. Dĺžka mosta a veľkosť mostného otvoru sú navrhnuté tak, aby bola premostená celá prekážka. Koryto rieky Torysa bude upravené tak, aby po vybudovaní konštrukcie chodníka pre peších a cyklistov, nebol zmenšený prietokový profil koryta v mieste mostov. Brehy koryta budú opevnené a votknuté do pozdĺžneho betónového zaisťovacieho prahu.

POPIS KONŠTRUKCIE MOSTA

Vzhľadom na charakter prekážky, je mostný objekt jednopoložový. Nosná konštrukcia je integrovaná so spodnou stavbou, zo statického hľadiska tvorí rám. Nosná konštrukcia je tvorená nábehovým 6-trámom. Rekonštrukcia mosta bude pozostávať zo zmeny šírkového usporiadania, ktorý zodpovedá polovici profilu navrhovanej kategórie. Na jestvujúcej nosnej konštrukcii je navrhnutá spriahujúca doska a nový mostný zvršok. Nosná konštrukcia a integrované opory budú sanované.

VYBAVENOSŤ MOSTA

Na moste je navrhnutá vonkajšia chodníková rímsa šírky 5,75 m a vnútorná rímsa šírky 1,5 m. Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá asfaltová hrúbky 90mm. Nad krajnými oporami sú navrhnuté povrchové mostné závery. Odvodnenie mosta bude riešené pomocou odvodňovačov. Odvodnenie bude vyústené do rieky Torysa.

SÚVISIACE OBJEKTY STAVBY A VZŤAH K ÚZEMIU

S rekonštrukciou mostného objektu súvisia nasledujúce objekty:

- 100-00 Úprava cesty I/18 - ulica Levočská
- 103-00 Úprava chodníkov
- 201-00 Most nad riekou Torysa
- 320-00 Úprava potoka Vydumanec
- 602-00 Preložka VN-22kV káblových vedení liniek č. 334, 552, 553, 554
- 603-00 Preložka VN-22kV káblových vedení liniek č. 291, 292, 555
- 604-00 Preložka VN-22kV káblovej prípojky pre TS Jednota
- 620-00 Preložka verejného osvetlenia na ul. Levočská, Vl. Clementisa, Obr.Mieru
- 625-00 Úprava trolejového vedenia
- 650-00 Preložka miestnych telekomunikačných káblov ST na ul. Levočská
- 660-00 Preložka diaľkových telekomunikačných káblov ST na ul. Levočská

Navrhované rozšírenie cesty I/18 na ul. Levočská s rozšírením mosta cez rieku Torysa zasiahne trasu káblových VN-22kV liniek č. V-334, V-552, V-553, V-554 v úseku mosta cez rieku Torysa. Káblové vedenia vychádzajú zo spínacej stanice SS0586-01 Prešov-Poľná. Káblové vedenia VN je preto potrebné preložiť do novej polohy a upraviť.

Úprava vedení bude zahŕňať preloženie trasy vedenia mimo stavebné práce na moste a rozšírení cesty I/18.

Jestvujúca trasa liniek č. V-334, V-552, V-553 je vedená v rímse mosta na pravej strane (v smere Vranov nad Topľou).

Súčasťou stavby bude aj rekonštrukcia mostných ríms, preto bude potrebné vybudovať dočasnú chráničku pri demontáži starej rímasy mosta. Po ukončení rozšírenia mosta sa káblová trasa preloží do novej polohy a bude uložená v rímse rozšírenej časti mosta na pravej strane (v smere na Vranov nad Topľou), v ktorej sa vybudujú chráničky z rúr HDPEØ110, do ktorých sa zatiahnu preložené VN káble.

Jestvujúca trasa káblového vedenia linky č. V-554 sa preloží do novej polohy mimo stavebné práce bez prerušenia.

Celková dĺžka preložky káblových vedení bude cca 200m.

Navrhované rozšírenie cesty na ul. Levočská bude zasahovať do trasy miestnych telekomunikačných vedení v správe Slovak Telekom, a.s. V križovatke Levočská – Obr. mieru (**I. úsek**) sú telekomunikačné káble vedené v 20-otvorovej tvárnicovej trati, pod spevnenými komunikáciami sú uložené v 6-otvorových káblových podchodoch (pod cestou ul. Obr. mieru a pod cestou ul. Levočská). V **II. úseku** pozdĺž cesty ul. Levočská sú káble uložené v 20-otvorovej tvárnicovej trati po pravej strane smerom na Vranov nad Topľou s káblovými šachtami, ktorý končí pred jestvujúcim mostom cez rieku Torysa šachtou č. D-16. Trasa telekom. káblov ďalej pokračuje v **III. úseku** po jestvujúcom moste cez rieku Torysa po pravej aj po ľavej strane smer Vranov nad Topľou. Káble sú uložené v postranných chodníkoch v 2x 4-otvorových tvárnicových tratiach a v oceľových rúrach 3x na ľavej strane mosta, po pravej strane mosta v súbehu s vedeniami VN.

Káblové trasy budú prekladané postupne v súvislosti so stavebnými úpravami na objekte cesty a mostov. Preložky budú realizované káblami typu TCEPKPFLE s príslušnou kapacitou.

V I. úseku, II. úseku budú káble uložené v 20-otvorovom preloženom kábluvode (rieši obj. 661-00), v III. úseku budú káble uložené v novonavrhovanej rímse rozšíreného mostného objektu na pravej strane smer Vranov nad Topľou (resp. rekonštruovanej rímse na ľavej strane jestvujúceho mosta).

Celková pôdorysná dĺžka preložky káblových vedení bude cca 500m.

Navrhované rozšírenie cesty na ul. Levočská bude zasahovať aj do trasy diaľkových a optických telekomunikačných vedení v správe Slovak Telekom, a.s.. V križovatke Levočská – Obr. mieru (**I. úsek**) sú káble vedené v 20-otvorovej tvárnicovej trati, pod spevnenými komunikáciami sú uložené v 6-otvorových káblových podchodoch (pod cestou ul. Obr. mieru a pod cestou ul. Levočská). V **II. úseku** pozdĺž cesty ul. Levočská sú káble uložené v 20-otvorovej tvárnicovej trati po pravej strane smerom na VT s káblovými šachtami, ktorý končí pred jestvujúcim mostom šachtou č. D-16 cez rieku Torysa. Trasa telekom. káblov ďalej pokračuje v **III. úseku** po jestvujúcom moste cez rieku Torysa po pravej strane smer VT aj po ľavej strane smer VT. Po pravej strane sú káble uložené v postranných chodníkoch v 2x 4-otvorových tvárnicových tratiach a po ľavej strane v oceľovej rúre DN225. Po prekrižovaní železnice pokračujú káble v **IV. úseku** pred bytovkou (parc. č. 3334, 3332), ďalej sa trasa telekom. káblov stáča na ulicu Záhradná.

Káblové trasy budú prekladané postupne v súvislosti so stavebnými úpravami na objekte cesty a mostov. Preložky diaľkových káblov budú realizované káblami typu TCEPKPFLE s príslušnou kapacitou. Preložky optických káblov budú realizované optickými káblami tej istej dimenzie ako sú pôvodné OK.

V I. úseku, II. úseku budú káble uložené v 20-otvorovom preloženom kábluvode (rieši obj. 661-00), v III. úseku budú káble uložené v novonavrhovanej rímse rozšíreného mostného objektu na pravej strane smer Vranov nad Topľou (resp. v rekonštruovanej rímse na ľavej strane jestvujúceho mosta).

Celková pôdorysná dĺžka preložky káblových vedení bude cca 500m.

Križovanie s ostatnými inžinierskymi sieťami sa prevedie v koordinácii v zmysle STN 73 6005.

Existujúci VTL plynovod DN 200, PN 2,5 MPa je v kolízii s telesom navrhovanej úpravy komunikácie I/18 v mieste rozšírenia mosta cez rieku Torysa. Tento plynovod je v súčasnosti zavesený na konštrukcii mosta. Navrhuje sa jeho preložka v dl. 150 m. Trasa preložky bude križovať rieku a železničnú trať ŽSR Prešov – Plaveč. Vzhľadom na stiesnené pomery navrhuje sa križovanie rieky a železnice podchodom plynovodu. Podchod sa zrealizuje riadeným horizontálnym vŕtaním v úseku cca 70 m. Zruší sa 140 m VTL plynovodu DN 200, PN 2,5.

Hlavné stavebné práce budú pozostávať z realizácie zemných prác na telese komunikácie, konštrukčných vrstiev vozovky, realizácii mostných objektov a z úpravy miestnych komunikácií.

Rekonštrukcia mostného objektu nad riekou Torysa je v prípade rozdelenia stavby na úseky zaradená do prvej etapy rekonštrukcie spolu s rekonštrukčnými úpravami cesty I/18 a vybudovaním samostatného pravého jazdného pásu cesty I/18 od križovatky po ulicu Záhradná, rekonštrukciou priecestia ŽSR.

Plochy pre zariadenie staveniska a jeho vybavenie si zabezpečí zhotoviteľ stavby podľa ním zvoleného postupu stavebných prác a prístupu na stavenisko. Pre rekonštrukciu križovatky je projektantom odporúčaná plocha pre zariadenie staveniska v km 0,300 cesty I/18 o výmere 930 m². Je predpoklad, že zariadenie staveniska bude obsahovať:

- spevnené odvodnené plochy pre odstavenie vozidiel s prečistením odpadových vôd v odlučovačoch ropných látok
- spevnené a odvodnené plochy olejového a naftového hospodárstva s prečistením odpadových vôd v odlučovačoch ropných látok
- uzavreté a chránené priestory pre sklad chemických stavebných látok

- spevnené plochy pre skládky stavebnej ocele
- upravené plochy skládok sypkého materiálu a kameniva
- sociálne zariadenia a hygienické zariadenia
- kancelárske priestory

Plánovaný termín začatia výstavby: 05. 2014
dokončenia výstavby: 11. 2015

Predpokladaná celková doba výstavby je 18 mesiacov. Stavba bude prebiehať za obmedzenia a usmernenia premávky dočasným dopravným značením.

III.2.2. Požiadavky na vstupy

Vzhľadom na to, že posudzovaná rekonštrukcia mosta je súčasťou rekonštrukcie križovatky, nie sú oddelene a samostatne vyčíslňované ani zábery ani materiálové, či energetické potreby pre most, preto sa uvádzané údaje vzťahujú na celú stavbu.

Záber pôdy

Rekonštrukcia križovatky, dotknutých úsekov ciest a mosta cez rieku Torysa bude prebiehať v koridore jestvujúcich komunikácií. Navrhovaná rekonštrukcia si vyžaduje trvalý a dočasný záber pozemkov. Celkový trvalý záber pozemkov je 7 984 m², dočasný záber pozemkov 45 395 m².

Stavba nezasahuje do pozemkov PPF ani LPF; parcely, ktoré budú stavbou dotknuté sú v katastri evidované ako ostatné plochy, zastavané plochy a nádvorja.

Do dočasného záberu pozemkov sú zahrnuté pozemky v majetku mesta, na ktorých budú vybudované objekty, ktorých vlastníkom a správcom bude mesto Prešov, pozemky pre úpravy a preložky inžinierskych sietí, plochy pre zariadenie staveniska. Plochy dočasného záberu vedené ako ostatná plocha sa po ukončení výstavby spätne zrekultivujú ohumusovaním a osiatím.

Spotreba vody

Nároky na odber vody počas rekonštrukcie križovatky a mosta spočívajú v potrebe technologickej vody (najmä na výrobu betónu), pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely, v rámci zariadenia staveniska.

Počas výstavby bude zariadenie staveniska zásobované pitnou vodou z verejnej vodovodnej siete alebo balenou pitnou vodou.

Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientu (na základe povolenia vodohospodárskeho orgánu). Kvantitatívne nároky na odber vody neboli špecifikované, pretože úzko súvisia s možnosťami a vybavením dodávateľa stavby, ktorý bude vybratý na základe verejnej súťaže.

Počas prevádzky nie je vykazovaná potreba žiadnej vody.

Prípadné odpadové vody z výroby betónu, čistenia automobilov v zariadeniach staveniska budú vypustené do tokov po prečistení v sedimentačných nádržiach na stavenisku. Hygienické zariadenia pre pracovníkov v zariadeniach staveniska sa použijú suché, chemické, teda nebudú produkované splaškové vody.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Všetky suroviny a materiály potrebné pre rekonštrukciu križovatky cesty I/18 s ulicami Obrancov mieru a Vlada Clementisa, dotknutých úsekov ciest a ostatných vyvolaných investícií zabezpečí zhotoviteľ stavby. Zásobovanie elektrickou energiou bude zabezpečené z jestvujúcej rozvodnej siete.

Dopravná a iná infraštruktúra

Pre prístup na stavenisko budú slúžiť jestvujúce komunikácie.

Technická infraštruktúra - realizácia rekonštrukčných prác predpokladá napojenie na verejnú telekomunikačnú sieť, ktoré bude zabezpečované cez existujúce spojenia mobilnej telefónnej siete, preto sa nepredpokladajú nové nároky na zriaďovanie telefónnych liniek.

Sociálna infraštruktúra - predpokladá sa, že potreba pracovných síl na stavbe (vzhľadom na rozsah stavby) bude zabezpečovaná z vlastných zdrojov dodávateľa stavby, preto nevyplývajú osobitné požiadavky na kapacity sociálnej infraštruktúry mimo staveniska.

V rámci aktivít evidovaných v okolitých sídlach v oblasti obchodu, reštauračných a pohostinných zariadení, prevádzkarní služieb stavebná činnosť a prítomnosť pracovníkov na stavbe nebude znamenať nárast potreby služieb v porovnaní so súčasným stavom ani pre jednu posudzovanú alternatívu.

Nárok na pracovné sily

Počas výstavby - pracovníkov pre realizáciu predmetnej stavby a všetkých vyvolaných investícií a ich prípravu zabezpečí zhotoviteľ stavby podľa ním zvoleného postupu výstavby a použitých technológií.

Počas prevádzky – realizovaním navrhovanej činnosti sa nepredpokladá vytvorenie nových pracovných miest, predpokladá sa, že správca komunikácie ju bude zabezpečovať z vlastných zdrojov v pôvodnej kvantite.

Iné nároky - Neboli špecifikované.

III.2.3. Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

Stavebná činnosť bude počas výstavby predstavovať hlavný zdroj znečistenia ovzdušia, pričom pôjde o stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia a mobilné zdroje znečistenia:

- emisie tuhých znečisťujúcich látok – spôsobené zemnými prácami a terénnymi úpravami v priestore staveniska, sekundárna prašnosť zo súvisiacej dopravy. Koncentrácia znečistenia bude závislá od charakteru stavebných prác a aktuálnych poveternostných podmienok
- emisie z dopravy - CO, NO_x, SO₂, C_xH_y, tuhé látky, prchavé organické látky (VOC) produkované spaľovaním pohonných hmôt v motoroch stavebných strojov a nákladných vozidiel dovážajúcich stavebný materiál.

Hlavným líniovým zdrojom znečistenia bude odvoz a dovoz materiálu po existujúcich prístupových komunikáciách, ktoré budú zdrojom prašnosti a emisií vznikajúcich zo spaľovania pohonných látok v motoroch nákladných áut. Odvoz výkopovej zeminy bude zdrojom sekundárnej krátkodobej prašnosti na komunikáciách. Faktormi, ktoré ovplyvňujú mieru znečistenia ovzdušia dopravou sú rýchlosť, hmotnosť vozidla, stav vozovky a iné.

Množstvo prachu bude zvýšené najmä v suchom a veternom počasí, naopak pri daždivom počasí bude podiel znečistenia menší.

Tento vplyv je možné čiastočne eliminovať použitím moderných dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov v bezchybnom technickom stave. Plošným zdrojom znečisťovania ovzdušia bude zariadenie staveniska a samotné stavenisko.

Počas prevádzky

Pre posúdenie emisno-imisnej situácie počas prevádzky navrhovanej stavby bola vypracovaná rozptylová štúdia, v ktorej na stanovenie úrovne znečistenia ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy v predmetnej oblasti bolo využité matematické modelovanie rozptylu znečisťujúcich látok z mobilných zdrojov. Vo výpočtoch neboli zohľadnené okrem automobilovej dopravy na uvedených úsekoch ciest ostatné zdroje, t.j. diaľkový prenos a ostatné stacionárne a mobilné zdroje v regióne a v lokalite.

Štúdia bola spracovaná pre hodnotenie vývoja vplyvu navrhovanej rekonštrukcie dopravného uzla Levočská – Obrancov mieru na kvalitu ovzdušia pre rok 2025. Východiskovú alternatívu (nulový variant) pre posúdenie vývoja v okolí budúcej rekonštrukcie predstavuje časový horizont 2010.

Pre výpočet imisnej situácie sa uvažovalo z dopravným zaťažením podľa sčítania dopravy v roku 2010 na súčasne jestvujúcej komunikačnej sieti a výpočet bol urobený na výpočtových modeloch A (rok 2015) a B (rok 2025):

A – výpočet koncentrácií emisií znečisťujúcich látok v dopravnom uzle Levočská – Obrancov mieru v jestvujúcom stave pre rok 2015, pričom predpokladom výpočtového modelu bolo, že v roku 2015 diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh, R4 severný obchvat mesta Prešov a Nábřežná komunikácia (III. etapa) ešte nebudú v prevádzke.

B – výpočet koncentrácie emisií znečisťujúcich látok (NO_x, NO₂, a Pm_{2.5}) na zrekonštruovanom dopravnom uzle Levočská – Obrancov mieru pre rok 2025, pričom predpokladom výpočtového modelu bolo, že v roku 2025 bude diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh, R4 severný obchvat mesta Prešov a Nábřežná komunikácia (III. etapa) už budú v prevádzke, čo sa prejaví aj v poklese dopravného zaťaženia.

Výpočty boli vykonané pre mestské podmienky rozptylu znečisťujúcich látok v ovzduší.

Výpočtom sa získali

- priemerné ročné koncentrácie emisií NO_x, NO₂ a Pm_{2.5}
- koncentrácie emisií (SO₂, NO₂, C₆ H₆ a Pm_{2.5}) vo vzdialenosti 0m (priamo v zdroji), 25m a 50m od zdroja emisií

Priemerné ročné koncentrácie emisií znečisťujúcich látok v dopravnom uzle Levočská – Obrancov mieru v jestvujúcom stave pre rok 2015 – model A:

Koncentrácie emisií (SO₂, NO₂, C₆ H₆ a Pm_{2.5}) vo vzdialenosti 0m (priamo v zdroji), 25m a 50m od zdroja emisií v jestvujúcom stave

jestvujúci stav v roku 2015, priemerná ročná hodnota z cestnej dopravy	SO ₂ (μg/m ³)			Pm (μg/m ³)			NO ₂ (μg/m ³)			C ₆ H ₆ (μg/m ³)		
	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja
I/18 Levočská ulica (z Popradu do križovatky)	4.6	3.2	2.9	1.4	1.2	1.2	21.7	17.2	16.3	1.7	1.3	1.3
I/18 Levočská ulica (z Vranova do križovatky)	4.6	3.2	2.9	1.4	1.2	1.2	21.7	17.2	16.3	1.7	1.3	1.3
Obrancov mieru	4.3	3.0	2.8	1.4	1.2	1.1	20.7	16.5	15.6	1.6	1.3	1.2
Clementisova	3.7	2.8	2.6	1.3	1.1	1.1	19.2	15.4	14.6	1.5	1.2	1.2

Podľa výpočtov pre priemerné ročné koncentrácie, príspevok k znečisteniu ovzdušia s uvažovanými exhalátmi vznikajúcich z predpokladaného dopravného zaťaženia vzhľadom na príslušný imisný limit je minimálny:

V roku 2015 v súčasnom stave dopravného uzla (nulový variant) neprekračujú priemerné ročné hodnoty SO₂, Pm_{2.5}, NO₂, C₆ H₆ povolené limity, pričom na najzaťaženejšom úseku - Levočská ulica maximálne zaťaženie (t.j. v zdroji) SO₂ predstavuje 23,0 %, Pm_{2.5} len 3,5 %, NO₂ len 54,3% a C₆ H₆ len 34% z povolenej limitnej hodnoty.

Priemerné ročné koncentrácie emisií znečisťujúcich látok (NO_x, NO₂, a Pm_{2.5}) na zrekonštruovanom dopravnom uzle Levočská – Obrancov mieru pre rok 2025 – model B Koncentrácie emisií (SO₂, NO₂, C₆ H₆ a Pm_{2.5}) vo vzdialenosti 0m (priamo v zdroji) , 25m a 50m od zdroja emisií v jestvujúcom stave

navrhovaný stav v roku 2025, priemerná ročná hodnota z cestnej dopravy	SO ₂ (μg/m ³)			Pm (μg/m ³)			NO ₂ (μg/m ³)			C ₆ H ₆ (μg/m ³)		
	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja	v zdroji	25m od zdroja	50m od zdroja
I/18 Levočská ulica (z Popradu do križovatky)	4.2	3.0	2.8	1.4	1.2	1.1	20.7	16.5	15.6	1.6	1.3	1.2
I/18 Levočská ulica (z Vranova do križovatky)	4.8	3.3	3.0	1.5	1.2	1.2	22.1	17.5	16.5	1.8	1.4	1.3
Obrancov mieru	3.9	2.9	2.7	1.3	1.1	1.1	19.6	15.7	14.9	1.5	1.2	1.2
Clementisova	4.0	2.9	2.7	1.3	1.2	1.1	19.9	15.9	15.1	1.6	1.3	1.2

Podľa výpočtov pre priemerné ročné koncentrácie, príspevok k znečisteniu ovzdušia s uvažovanými exhalátmi vznikajúcich z predpokladaného dopravného zaťaženia vzhľadom na príslušný imisný limit je minimálny aj v tomto prípade:

V roku 2025 v navrhovanom stave neprekračujú priemerné ročné hodnoty SO₂, Pm_{2.5}, NO₂, C₆ H₆ povolené limity, pričom na najzaťaženejšom úseku - Levočská ulica v smere z Vranova maximálne zaťaženie (t.j. v zdroji) SO₂ predstavuje 24,0 %, Pm_{2.5} len 3,5 % , NO₂ len 55,3% a C₆ H₆ len 36% z povolenej limitnej hodnoty.

Na základe výpočtov a výsledkov emisnej štúdie bola odporučená rekonštrukcia dopravného uzla Levočská – Obrancov mieru, keďže dôjde k väčšej plynulosti dopravy a tým aj k nižšiemu emisnému zaťaženiu.

Odpadové vody

Pri rekonštrukcii križovatky a mosta nad Torysou budú zdrojom odpadových vôd nasledujúce činnosti:

- betonárske a asfaltárske práce,
- umývanie dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov,
- vody zo spevnených plôch staveniskových zariadení.

V období prevádzky budú unikať odpadové vody pri splachu zrážkových vôd z vozovky a pri údržbe vozovky (najmä v zimnom období).

Odpady

Odpady vznikajúce počas výstavby:

P.č.	Číslo odpadu	Názov odpadu	Kategória
1.	08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N
2.	08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
3.	08 01 99	Odpady inak nešpecifikované	N
4.	08 02 99	Odpady inak nešpecifikované	O
5.	10 13 14	Odpadový betón a betónový kal	O
6.	13 02 08	Iné motorové, prevodové a mazacie oleje	N
7.	15 01 02	Obaly z plastov	O
8.	15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
9.	15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
10.	15 02 03	Absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie, ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O
11.	17 01 01	Betón	O
12.	17 01 02	Tehly	O
13.	17 01 07	Zmesi betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
14.	17 02 01	Drevo	O
15.	17 02 03	Plasty	O
16.	17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17.	17 04 05	Železo a oceľ	O
18.	17 04 07	Zmiešané kovy	O
19.	17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
20.	17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
21.	17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedené v 17 05 05	O
22.	17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
23.	20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O
24.	20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O

Predpokladané druhy odpadov produkovaných počas prevádzky:

Kat.č.	Názov odpadu
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301 (O)
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301 (O)
13 05 02	Kaly z odlučovačov oleja z vody (N)
13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody (N)
15 02 02	Adsorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami (N)
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad (O)
20 03 01	Zmesový komunálny odpad (O)
20 03 06	Odpad z čistenia kanalizácie (O)

Vysvetlivky: N - nebezpečný odpad
O - ostatný odpad

Technologický postup, pri ktorom odpad vzniká

V etape rekonštrukčných prác na stavbe a potrebných preložiek inžinierskych sietí vzniká odpad vo forme zemín z výkopov, demolácií, odstránení povrchovej bitúmenovej vrstvy existujúcich komunikácií, odstránení pôvodných inžinierskych sietí, pri odstraňovaní drevín, krov rastúcich v okolí križovatky a tokov. V menšej miere bude vznikať odpad komunálny.

Počas prevádzky bude vznikať odpad hlavne pri údržbe vozovky, cestnej kanalizácie, dopravného značenia, atď.

Nakladanie s odpadmi

Odpady vznikajúce počas výstavby budú triedené podľa druhov, pričom nakladanie so vzniknutými odpadmi sa bude riadiť podľa platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) a prijatého VZN mesta Prešov. Za nakladanie s odpadmi počas výstavby bude, na základe zmluvy s investorom, zodpovedný dodávateľ prác, ktorý bude viesť presnú evidenciu a zabezpečovať ich pravidelný odvoz.

Stavebný odpad z búracích prác, ktorý môže mať rôznorodý charakter (ostatný, nebezpečný odpad) a musí byť riešený samostatne. Ostatný odpad inertného charakteru môže byť zhodnocovaný využitím ako zásypový materiál pri terénnych úpravách napríklad na skládke odpadov ako krycia vrstva. Nebezpečné odpady budú zneškodňované na skládke nebezpečného odpadu. Sfrézovaná surovina z asfaltového povrchu bude recyklovaná a použitá investorom stavby na iných lokalitách.

Odpady vznikajúce pri rekonštrukcii budú primárne zhodnocované materiálovo, činnosťami podľa vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov:

- R1 - využitie najmä ako palivo alebo na získanie energie iným spôsobom,
- R4 - recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín,
- R5 - recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických látok,

Výkopová zemina a prípadne kamenivo budú použité na terénne úpravy, realizáciu spevnených plôch, pri prekládke inžinierskych sietí, prípadne budú vyvezené na inú lokalitu za účelom terénnych úprav alebo ponúknuté inému záujemcovi.

Nebezpečné odpady budú zneškodňované najmä činnosťami D1 - uloženie do zeme alebo na povrchu (napr. skládka odpadov, skládka humusu na depóniu) alebo D10 - spaľovanie na pevnine, prostredníctvom zmluvne zaistenej spoločnosti, ktorá má oprávnenie s danými odpadmi nakladať. Zhromažďovanie bude riešené na určených miestach zariadenia staveniska, v nádobách označených identifikačnými listami nebezpečných odpadov. Využívať sa budú predovšetkým existujúce zariadenia v okolí posudzovaného územia.

Komunálny odpad vyprodukovaný najmä pracovníkmi počas výstavby bude riešený zmluvne, pričom zneškodnenie bude závisieť od oprávnenia danej spoločnosti s odpadmi nakladať (D1 alebo D10).

Počas prevádzky

S odpadmi vznikajúcimi počas prevádzky rekonštruovaného dopravného uzla bude nakladať správca komunikácie v súlade s platnou legislatívou pre odpadové hospodárstvo tak ako ostatných úsekoch spravovaných komunikácií.

Zdroje hluku

Počas rekonštrukčných prác budú zdrojom hluku okrem prebiehajúcej dopravy aj stavebné mechanizmy a stroje pracujúce na stavbe. Ide prevažne o zdroje mobilné, použitie stacionárnych zdrojov je málo pravdepodobné – v závislosti od zvoleného spôsobu rekonštrukčných prác a technického vybavenia zhotoviteľa rekonštrukčných prác.

Počas prevádzky budú jedinými zdrojmi hluku mobilné zdroje – motorové vozidlá z dopravy prebiehajúcej cez dopravný uzol.

Na posúdenie hlukovej situácie v záujmovom území počas prevádzky bola vypracovaná hluková štúdia, v ktorej boli na základe predpokladaného dopravného zaťaženia pre roky 2015 a 2025 vypočítané predpokladané hodnoty hladín hluku pre jednotlivé imisné body (body A až E), ktoré sú umiestnené na fasádach viacpodlažných bytových domoch a sú vypočítané vo výškach zodpovedajúcim úrovni okna na každom obytnom podlaží (napr. BOD B 4.OG – výpočtový bod B pred oknom na 4 poschodí). Výpočet sa robil pre denný a nočný čas.

Očakávané hladiny hluku z cestnej dopravy vo vonkajšom priestore boli počítané pre:

A – jestvujúci stav dopravného uzla Levočská - Obrancov mieru pre roky 2015 a 2025 (nulový variant) a

B – navrhovaný stav dopravného uzla Levočská - Obrancov pre rok 2025

Vypočítané hodnoty hladín hluku pre jestvujúci stav:

umiestnenie	Meno	výška bodu	jestvujúci stav – stav A			
			Hladina Lr rok 2015		Hladina Lr rok 2025	
		m	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)
Obrancov mieru 33	BOD A 0.EG	2,0	62,0	55,9	62,2	56,2
	BOD A 1.OG	5,0	64,0	57,0	64,2	57,3
	BOD A 2.OG	8,0	64,5	57,3	64,7	57,5
	BOD A 3.OG	11,0	64,7	57,3	64,9	57,6
Obrancov mieru 31	BOD B 0.EG	2,0	69,8	63,1	69,1	62,4
	BOD B 1.OG	5,0	70,8	63,6	70,1	62,9
	BOD B 2.OG	8,0	70,9	63,6	70,2	62,9
	BOD B 3.OG	11,0	70,7	63,4	70,1	62,7
Obrancov mieru 66	BOD C 0.EG	2,0	70,1	63,3	69,3	62,5
	BOD C 1.OG	5,0	71,0	63,7	70,2	62,9
	BOD C 2.OG	8,0	71,0	63,6	70,2	62,9
	BOD C 3.OG	11,0	70,8	63,4	70,0	62,6
Československej armády 5	BOD D 0.EG	1,5	65,3	59,1	64,6	58,4
	BOD D 1.OG	4,5	67,2	60,1	66,5	59,4
	BOD D 2.OG	7,5	67,4	60,2	66,8	59,5
Levočská 27	BOD E 0.EG	2,0	71,1	64,2	71,4	64,5
	BOD E 1.OG	5,0	71,9	64,6	72,2	64,9
	BOD E 2.OG	8,0	71,8	64,5	72,1	64,7

Vzhľadom na to, že už v súčasnosti hladina hluku v niektorých bodoch dosahuje hodnotu najvyššej povolenej ekvivalentnej hladiny alebo ju prekračuje, boli v rámci projektovej dokumentácie navrhovanej zmeny riešené protihlukové opatrenia na zníženie intenzity hluku.

Technický predpis navrhovateľa a investora stavby (TP 15/2011 SSC) člení protihlukové opatrenia na:

- Urbanisticko-architektonické protihlukové opatrenia (nie je v kompetencii stavebníka)
- Urbanisticko-dopravné protihlukové opatrenia (nie je v kompetencii stavebníka)
- Dopravno - organizačné protihlukové opatrenia (nie je v kompetencii stavebníka)
- Stavebno-technické protihlukové opatrenia (v kompetencii stavebníka)

V projektovej dokumentácii navrhovanej rekonštrukcie dopravného uzla navrhovateľ rieši stavebno-technické protihlukové opatrenia:

Opatrenia pri zdroji hluku

Usporiadanie cestnej komunikácie v interakcii s pohybujúcimi sa dopravnými prúdmi má významný podiel na hlukovej situácii. Vhodné riešenia, ktoré znižujú hlučnosť zdroja hluku sú:

- zabezpečenie podmienok pre plynulý pohyb vozidiel,
- mierny pozdĺžny sklon nivelety cestnej komunikácie.

Uvedené podmienky napĺňa navrhovaná činnosť v plnom rozsahu.

Opatrenia na dráhe šírenia hluku

Akusticky dostatočne nepriezvučné prekážky postavené na dráhe šírenia zvukových vln, znižujú vytváraním zvukového tieňa hladiny akustického tlaku za prekážkou. Vhodným riešením je vytváranie prekážok, ktorými sú clony, charakterizované rádivým rozdielom medzi výškou a dĺžkou na jednej strane a hrúbkou na strane druhej, pričom protihlukové opatrenia nesmú rušiť alebo iným negatívnym spôsobom ovplyvňovať rozhľadové pomery na cestnej komunikácii ani rozhľadové pomery na prejazdoch a priechodoch.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené vypočítané hodnoty hladín hluku pre viaceré varianty riešenia:

- B.1 – navrhovaný stav bez navrhnutia protihlukových stien, pričom konštrukcia lávky v časti ulice Levočská, ktorá má premenlivú výšku cca od 0m po 6m a je súčasťou každého výpočtového modelu B (B.1 až B.5) slúži ako bariéra šíreniu hluku,
- B.2 – v navrhovanom stave sú navrhnuté protihlukové steny na ulici Levočská (PHS1 a PHS2) a na pravej strane ulice Obrancov mieru (PHS3), výšky 4m. Protihlukové steny sú navrhnuté ako odrazivé a zalomené.
- B.3 – v navrhovanom stave sú navrhnuté protihlukové steny na ulici Levočská (PHS1 a PHS2) a po oboch stranách ulice Obrancov mieru (PHS3 a PHS4) výšky 4m. Protihlukové steny sú navrhnuté ako odrazivé a zalomené.
- B.4 – v navrhovanom stave sú navrhnuté protihlukové steny na ulici Levočská (PHS1 a PHS2) a na pravej strane ulice Obrancov mieru (PHS3) výšky 6m. Protihlukové steny sú navrhnuté ako odrazivé a zalomené.
- B.5 – v navrhovanom stave sú navrhnuté protihlukové steny na ulici Levočská (PHS1 a PHS2) a po oboch stranách ulice Obrancov mieru (PHS3 a PHS4) výšky 6m. Protihlukové steny sú navrhnuté ako odrazivé a zalomené.

umiestnenie	Meno	výška bodu	navrhovaný stav – stav B.1		navrhovaný stav – stav B.2		navrhovaný stav – stav B.3		navrhovaný stav – stav B.4		navrhovaný stav – stav B.5	
			Hladina Lr rok 2025									
		m	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)
Obrancov mieru 33	BOD A 0. EG	2,0	56,9	50,7	53,9	47,1	53,9	47,1	52,5	45,8	52,5	45,8
	BOD A 1.OG	5,0	61,3	54,7	58,0	51,4	58,00	51,4	54,9	48,0	54,9	48,0
	BOD A 2.OG	8,0	64,0	56,8	62,6	55,7	62,6	55,7	57,7	50,9	57,8	50,9
	BOD A 3.OG	11,0	64,3	57,4	63,4	56,1	63,4	56,1	61,7	54,8	61,7	54,8
Obrancov mieru 31	BOD B 0.EG	2,0	68,5	61,8	54,8	47,5	56,3	49,0	51,5	44,0	52,7	45,2
	BOD B 1.OG	5,0	69,6	62,3	61,8	55,3	64,5	58,0	55,9	49,2	57,9	51,1
	BOD B 2.OG	8,0	69,7	62,4	67,7	60,5	69,0	31,7	61,9	55,3	65,9	59,1
	BOD B 3.OG	11,0	69,6	62,2	69,2	61,9	69,9	62,5	67,0	59,8	68,8	61,6
Obrancov mieru 66	BOD C 0.EG	2,0	68,6	61,8	69,3	62,6	57,4	51,0	69,3	62,6	55,5	49,4
	BOD C 1.OG	5,0	69,5	62,2	70,4	63,1	62,9	56,4	70,4	63,2	58,3	51,8
	BOD C 2.OG	8,0	69,5	62,1	70,2	62,8	66,6	59,4	70,5	63,1	63,9	57,2
	BOD C 3.OG	11,0	69,3	61,9	69,8	62,4	67,8	60,5	70,3	62,9	66,3	59,2
Československej armády 5	BOD D 0.EG	1,5	64,0	57,7	52,2	45,6	53,6	46,9	49,2	42,0	50,5	43,2
	BOD D 1.OG	4,5	65,8	58,8	56,9	51,0	59,9	53,9	52,7	46,3	54,7	48,2
	BOD D 2.OG	7,5	66,1	58,9	60,2	53,7	63,5	56,6	56,4	50,5	601	54,1
Levočská 27	BOD E 0.EG	2,0	71,7	64,8	60,3	53,8	60,3	53,8	59,3	53,0	59,3	53,0
	BOD E 1.OG	5,0	72,4	65,1	65,1	58,0	65,1	58,0	61,7	54,9	61,7	54,9
	BOD E 2.OG	8,0	72,3	65,0	70,9	63,5	70,9	63,5	65,2	58,1	65,2	58,1

Na základe priebehu hladín hluku vo výpočtových bodoch A až E môžeme konštatovať, že vzhľadom na výšku zástavby a vzdialenosť zdroja hluku nie je možné efektívne ochrániť vyššie poschodia jestvujúcej obytnej zástavby stavebnotechnickými opatreniami v dráhe šírenia hluku. Zo skúmaných variantov B.1 až B.5 sa javí z hľadiska účinnosti najvhodnejší variant B.5 t.j. obojstranné protihlukové steny na ulici Obrancov mieru PHS 3 a PHS4 výšky 6m a na Levočskej ulici protihluková stena PHS 1 a PHS 2 výšky 6m. Z hľadiska výšky stavebných nákladov a získanej účinnosti sa javí ďalšie zvyšovanie PHS ako neefektívne.

V navrhovanom stave sú navrhované priame stavebno-technické opatrenia na zníženie hluku (PHS). Keďže zvýšenie bezpečnosti v križovatke si vyžiadalo mimoúrovňové oddelenie nemotoristickej (peší a cyklisti) a motoristickej dopravy, ako ďalšia bariéra šíreniu hluku sa využíva aj konštrukcia lávky v časti ulice Levočská, ktorá má premenlivú výšku cca od 0m po 6m a teleso konštrukcie lávky dopĺňa protihlukovú stenu PHS 1.

Zdroje vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

V etape výstavby

Rozsah **vibrácií** vyvolaných rekonštrukčnými prácami a ich vplyv na okolie a na obyvateľov je vzhľadom na charakter stavebných a zemných prác minimálny a zanedbateľný.

Žiarenie a iné fyzikálne polia Zvýšené zaťaženie žiarením vzhľadom na charakter prevádzky sa nepredpokladá ani počas rekonštrukcie ani počas prevádzky.

Teplo, zápach a iné výstupy Nepredpokladajú sa ani počas rekonštrukcie a ani počas prevádzky.

Iné očakávané vplyvy, vyvolané investície

Neboli identifikované, vyvolané preložky inžinierskych sietí sú súčasťou navrhovanej rekonštrukcie.

III.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

Rekonštrukcia križovatky, dotknutých úsekov ciest a mosta cez rieku Torysa bude prebiehať v koridore jestvujúcich komunikácií.

V tomto koridore bude potrebné v rámci objektu 100-00 úprava cesty I/18 v úseku Levočskej ulice odstrániť reklamné pútače. V súčasnosti neprebíha v dotknutom území žiadna ďalšia výstavba a nie sú známe zámery iných investorov v dotknutom území.

Riziká havárií, ako aj spôsoby, ktorými možno haváriám predchádzať, resp. eliminovať vplyvy vzniknutých havarijných situácií, sú u navrhovateľa ako aj u užívateľoch stavby popísané v príslušných interných predpisoch a platnej legislatíve. Ku vzniku nových rizík v súvislosti s riešenou zmenou, vzhľadom k jej charakteru, nedôjde.

III.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Rekonštrukcia a rozšírenie mosta nad riekou Torysa v Prešove je súčasťou stavby „I/18 Prešov, Levočská - Obrancov mieru križovatka, most“, ktorej predmetom je rekonštrukcia križovatky ciest I/18 Levočská ulica, (smer Poprad – Vranov nad Topľou) – Obrancov mieru (smer Košice)– V.Clementisa v intraviláne mesta Prešov. K stavebným prácam a úpravám v križovatke náležia aj stavebné úpravy na všetkých komunikáciách ústiach v križovatke v prislúchajúcich úsekoch.

Celková dĺžka upravovaných úsekov je:

ulica Levočská (I/18) - 0,540 km – končiac za križovatkou so Záhradnou ulicou,

ulica Vlada Clementisa - Ulica Obrancov mieru – 0,445203 km.

Uvedené dĺžky rekonštrukcie úsekov komunikácií nespĺňajú limit prahových hodnôt pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č.24/2006 Z.z.

Cesta I/18 prechádza ponad riekou Torysu, ktorú prekonáva mostom č.18-445 (stavebné objekty 201-00 a 202 00). Ten sa v rámci navrhovaných úprav zrekonštruje a rozšíri tak, aby prevádzal dopravu v štyroch jazdných pruhoch v smere na Poprad.

Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov je v prílohe č.8 zákona č.24/2006 Z.z. zaradená pod bod 13. Doprava a telekomunikácie, položka č.8, bez limitu prahovej hodnoty pre zisťovacie konanie. Z uvedeného dôvodu bolo vypracované toto Oznámenie. Účelom oznámenia je získanie vyjadrenia OÚŽP podľa § 18 ods. 4 a 5 zák. č. 24/2006 Z.z., či zmena navrhovanej činnosti môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, ktoré bude súčasťou žiadosti o územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

III. 5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vzhľadom na charakter stavby ako aj vzdialenosť od štátnej hranice (cca 50 km) nie je predpoklad vzniku vplyvov na životné prostredie presahujúce hranice Slovenska. Navrhovaná činnosť nie je zaradená do zoznamu činností podliehajúcich povinnej medzinárodnejmu posudzovaniu v zmysle zákona c. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

III. 6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Horninové prostredie

V zmysle geomorfologického členenia SR (Mazúr a Lukniš, 1986) je záujmové územie súčasťou subprovincie Západné Karpaty, Lučensko – košickej oblasti a celku Košickej kotliny, podcelok Toryská pahorkatina s charakteristickým pahorkatinným, hladko modelovaným reliéfom s vývojom riečnych terás toku Torysy. Na formovaní reliéfu sa podieľala prevažne riečna erózia. Územie patrí do reliéfu rovín a nív.

Celé záujmové územie stavby je tvorené rovinatým územím širokej aluviálnej nivy Torysy, dotvoreného antropogénnou činnosťou. Nadmorská výška terénu v priestore stavby sa pohybuje v rozmedzí 243,00 – 247,00 m n. m.

Na geologickej stavbe územia sa podieľajú antropogénne sedimenty, sedimenty kvartéru a podložné neogénne sedimentárne súvrstvia. Antropogénne sedimenty predstavujú netriedené stavebné navážky a navážky zemín. Kvartérne sedimenty sú zastúpené fluviálnymi sedimentmi dnovej výplne aluviálnej nivy toku Torysy. Tie sú na báze tvorené štrkami dnovej výplne s premenlivým obsahom piesčitej frakcie. V spodnej časti ide o hrubozrnné, polymiktné štrky s prechodom do stredozrnných štrkov s piesčitou a hlinito – piesčitou prímесou. Štrkové akumulácie sú prekryté povodňovými jemnozrnnými sedimentmi charakteru hlinitých pieskov s prechodom do piesčitých hĺn až ílov. Podložie kvartéru tvoria silne zvetrané súvrstvia neogénu – karpátu, s prevahou ílovcov a prachovitých ílovcov s polohami jemnozrnných pieskovcov. Súvrstvia neogénu sú na styku s kvartérom silne zvetrané a majú charakter súdržných ílovitých zemín.

Na záujmovej lokalite bol vykonaný inžiniersko-geologický prieskum (odvrtané 3 vrtý do hĺbky 5 až 20,0 m pod terénom a jedna dynamická penetračná sonda do hĺbky 15,0 m pod terénom).

Prieskumnými jadrovými vrtmi boli v zelenom páse cesty I/18 overené od úrovne terénu do hĺbky 0,7-1,2 m pod terénom navážky prevažne drveného kameniva frakcie 32-64 mm s výplňou piesčitej hliny, miestami s úlomkami tehál. Zeminy overené v intervale 1,2-2,0 m pod terénom sa vyznačujú makropórovitou štruktúrou (pochovaný pôdny horizont) a zeminy sú silne stlačiteľné. Kvartérne súdržné zeminy boli overené v podloží vyššie uvedených navážok do hĺbky 2,0-3,1 m pod terénom. Ide o polohy súdržných, ílovitých a piesčitých zemín, tuhej konzistencie. Kvartérne, nesúdržné zeminy boli overené v bazálnej časti fluviálnych sedimentov do hĺbky 4,6-5,3 m pod terénom, pričom ide o polohy stredne uľahnutých štrkov, polohy hrubozrnných, stredne uľahnutých pieskov s drobným štrkom. Horniny predkvartérneho podložia boli overené v priamom podloží kvartéru, kde prechodová vrstva je tvorená silne zvetranými polohami ílovcov, ktoré majú charakter súdržných zemín pevnej konzistencie. Hlbšie položené časti neogénu majú charakter poloskalnej horniny.

Priamo v záujmovom území riešenej stavby nie sú žiadne informácie o znečistení horninového prostredia (havárie alebo pod.).

Tektonická a seizmická aktivita územia

Podľa seizmotektonickej mapy Slovenska patrí záujmové územie stavby do oblasti s výskytom seizmických otrasov s intenzitou do 6 stupňov MSK–64.

Ovzdušie

Podľa charakteristiky oblasti, ktorú SHMÚ uvádza v Správe o kvalite ovzdušia SR v roku 2012, sa mesto Prešov nachádza v severnom výbežku Košickej kotliny. Okolité hory Šarišskej vrchoviny a Slanského pohoria dosahujú 300 – 400 m n. m. Najvyšší vrch Stráž, nachádzajúci sa na sever od mesta, chráni mesto pred vpádom studeného arktického vzduchu. Mesto leží na svahu obrátenom na juh, a tak je zabezpečený aj odtok chladného vzduchu, ktorý sa pri bezvetří usadzuje na dne kotliny.

V priebehu roka prevláda severné prúdenie vzduchu, ktoré je aj najsilnejšie. Vedľajšie maximum prúdenia vzduchu pripadá na južný smer. V dôsledku rozširovania údolia v sútoku Sekčova do Torysy je zabezpečená dobrá ventilácia mesta. Hlavný podiel na znečisťovaní ovzdušia mesta majú mestské kotolne, drevospracujúci priemysel, automobilová doprava a sekundárna prašnosť.

Kvalitu ovzdušia sleduje Slovenský hydrometeorologický ústav na staniciach Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia (NMSKO) meraniami koncentrácií znečisťujúcich látok. vo všeobecnosti určuje obsah znečisťujúcich látok vo vonkajšom ovzduší. Hodnotenie kvality ovzdušia upravuje zákon č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov. Limitné a cieľové hodnoty, medze tolerancie, horné a dolné medze na hodnotenie sú uvedené vo vyhláske MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Na území Prešova je monitorovacia stanica umiestnená na ul. Armádneho generála L. Svobodu.

Územie Slovenska bolo na základe výsledkov meraní a hodnotenia kvality ovzdušia v roku 2011, v súlade s požiadavkami zákona o ochrane ovzdušia rozdelené do 8 zón a 2 aglomerácií a v rámci nich bolo vyčlenených 19 oblastí riadenia kvality ovzdušia.

(Oblasťou riadenia kvality ovzdušia je aglomerácia alebo vymedzená časť zóny, kde je prekročená:

- limitná hodnota jednej látky alebo viacerých znečisťujúcich látok zvýšená o medzu tolerancie,
- limitná hodnota jednej látky alebo viacerých znečisťujúcich látok, ak nie je určená medza tolerancie,
- cieľová hodnota pre ozón, častice $PM_{2,5}$, arzén, kadmium, nikel alebo benzo(a)pyrén.)

Prešovský kraj, celé územie kraja bolo zaradené medzi zóny pre znečisťujúcu látku - častice PM_{10} .

Podľa údajov SHMÚ v správe o hodnotení kvality ovzdušia za rok 2011, v porovnaní s rokom 2010 najvyšší nárast znečistenia ovzdušia PM_{10} sa vyskytol na stanici Humenné–Nám. slobody, pričom výraznejší bol nárast prekročení dennej limitnej hodnoty, s počtom prekročení 50 krát. Denná limitná hodnota zvýšená o medzu tolerancie bola prekročená na dvoch staniciach. Hodnotenie PM_{10} podľa medze tolerancie skončilo 11. 6. 2011. Cieľová hodnota pre $PM_{2,5}$ bola prekročená na všetkých mestských staniciach a na stanici Prešov - ul. Armádneho generála L. Svobodu úroveň $PM_{2,5}$ prekročila aj limitnú hodnotu zvýšenú o medzu tolerancie. Ostatné znečisťujúce látky neprekročili limitné hodnoty.

Územie mesta Prešov a obce Ľubotice je dlhodobo zaradené medzi oblasti riadenia kvality ovzdušia. Plocha tohto územia oblasti riadenia kvality ovzdušia k 31.12.2011 je 79 km² a žije na nej 94 763 obyvateľov.

V sídlach sa vykonáva hodnotenie lokálneho znečistenia ovzdušia. V rámci takéhoto hodnotenia SHMÚ pre územie Slovenska za rok 2011 vykazuje nasledujúce výsledky meraní:

SO₂ V roku 2011 nebola v žiadnej aglomerácii a zóne prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje Vyhláška č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2011 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

V zóne Trenčiansky kraj bola úroveň znečistenia ovzdušia počas rokov 2007 – 2011 medzi hornou a dolnou medzou na hodnotenie (DMH). V ostatných aglomeráciách a zónach bola úroveň znečistenia v predchádzajúcich piatich rokoch pod dolnou medzou na hodnotenie (DMH). Kritická hodnota na ochranu vegetácie je 20 $\mu\text{g.m}^{-3}$ za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2011 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné obdobie. Všetky hodnoty boli pod DMH na ochranu vegetácie.

NO₂ V roku 2011 bola prekročená ročná limitná hodnota na monitorovacích staniciach Bratislava- Trnavské mýto, Banská Bystrica-Štefánikovo nábrežie a Nitra-Štúrova. Najvyššia priemerná ročná koncentrácia 56,3 $\mu\text{g.m}^{-3}$ na stanici Banská Bystrica-Štefánikovo nábrežie výrazne prekročila limitnú hodnotu 40 $\mu\text{g.m}^{-3}$, z dôvodu vykonávania stavebných a zemných prác pri budovaní obchvatu v Banskej Bystrici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu zdravia ľudí pre hodinové koncentrácie nebolo zaznamenané na žiadnej monitorovacej stanici vo väčšom počte, ako stanovuje Vyhláška č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2011 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu. Výsledky z predošlých piatich rokov dokumentujú, že v aglomerácii Bratislava a v zónach Banskobystrický, Nitriansky a Trnavský kraj bola úroveň znečistenia nad hornou medzou hodnotenia (HMH).

Kritická úroveň na ochranu vegetácie (30 $\mu\text{g.m}^{-3}$ za kalendárny rok vyjadrená ako NO_x) nebola v roku 2011 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.

PM₁₀ V roku 2011 bola prekročená 24h limitná hodnota na 27 mestských staniciach. V roku 2010 dostala SR od EK v súlade s článkom 22 smernice 2008/50/ES výnimku z povinnosti uplatňovať denné limitné hodnoty pre PM₁₀ stanovené v prílohe XI. Táto výnimka sa dala prakticky uplatniť pre zóny Trenčiansky, Trnavský a Prešovský kraj do 11. 6. 2011. Napriek tejto výnimke sa v každej zóne vyskytla aspoň jedna stanica, kde bola prekročená limitná hodnota zvýšená o medzu tolerancie. Na 6 AMS bola súčasne prekročená aj ročná limitná hodnota.

PM_{2,5} Pre častice PM_{2,5} je ustanovený len ročný limit 25 µg.m⁻³, ktorý vstúpi do platnosti 1. 1. 2015. Pre rok 2011 platí limitná hodnota plus medza tolerancie 28 µg.m⁻³ (Commission implementing Decision 2011/850/EU, ANNEX 1, bod 5). V roku 2011 bola táto hodnota prekročená na 8 staniciach a cieľová hodnota 25 µg.m⁻³ na 18 staniciach.

CO Na žiadnej z monitorovacích staníc nebola prekročená limitná hodnota a úroveň znečistenia ovzdušia za predchádzajúce obdobie rokov 2007 – 2011 je pod DMH.

Benzén Najvyššia úroveň benzénu sa v roku 2011 namerala 2,9 µg.m⁻³, čo je hlboko pod limitnou hodnotou 5 µg.m⁻³.

Pb, As, Ni, Cd Výsledky nie sú k dispozícii kvôli pretrvávajúcim technickým problémom v Skúšobnom laboratóriu.

BaP Cieľová hodnota, ktorú treba dosiahnuť 31. 12. 2012 bola prekročená na staniciach Veľká Ida- Letná, Krompachy-SNP a Prievidza-Malonecpalská a Trnava-Kollárova.

Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt na ochranu ľudského zdravia za rok 2011

Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia za rok 2011													
zóna		Ochrana zdravia										VP ²⁾	
	Znečisťujúca látka	SO ₂		NO ₂		PM ₁₀			PM _{2,5} + MT	CO	Benzén	SO ₂	NO ₂
	Doba Spriemerovania	1 hod	24 hod	1 hod	1 rok	24 hod	1 rok	24 hod ⁴⁾	1 rok	8 hod ¹⁾	1 rok	3 hod. po sebe	3 hod. po sebe
	Limitná hodnota [µg/m ³] (počet prekročení)	350 (24)	125 (3)	200 (18)	40	50 (35)	40	<u>75</u> <u>(35)</u>	28	10 000	5	500	400
Prešovský Kraj	Prešov, Arm. gen. L. Svobodu			0	36,3	89	39,8	<u>65</u>	48,2	28,9	^a 2863	1,9	

¹⁾ maximálna osemhodinová koncentrácia

²⁾ limitné hodnoty pre výstražné prahy

⁴⁾ limitné hodnoty zvýšené o medzu tolerancie (výnimka platila do 11. 6. 2011);

* hodnoty upravené na zimný posyp a epizódy mimo územia SR

Znečisťujúce látky, ktoré prekročili limitnú hodnotu sú zvýraznené hrubým písmom

Emisie základných znečisťujúcich látok v zóne Prešovský kraj za obdobie posledných 5 rokov mali nasledujúci vývoj:

Emisie základných znečisťujúcich látok v zóne Prešovský kraj						
	Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Znečisťujúca látka	TZL	4 606	4 514	4 608	4 345	4 671
	SO ₂	3 407	1 811	1 945	2 474	1 481
	NO _x	2 849	2 490	2 781	2 785	2 500
	CO	7 522	7 080	7 042	6 745	7 010

SHMÚ podľa množstva emisií za rok 2011 zostavil poradie najväčších znečisťovateľov veľkých a stredných zdrojov znečistenia a v rámci Prešovského kraja ide podľa jednotlivých znečisťujúcich látok o nasledujúcich prevádzkovateľov pôsobiach na území mesta Prešov:

- Kronospan SK, s.r.o., Prešov na 7.mieste pre tuhé znečisťujúce látky a 9.mieste pre NO_x ,
- Stredisko prevádzky objektov MO SR, Prešov na 10.mieste pre SO_2 ,
- SPRAVBYTKOMFORT, a.s., Prešov na 6. mieste pre NO_x , rovnako na 6. mieste pre CO.

Emisie zo stacionárnych zdrojov pre rok 2011 v okrese Prešov dosahovali nasledujúce množstvá:

Emisie zo stacionárnych zdrojov pre rok 2011 v okrese Prešov							
Emisie [t/rok]				Merné územné emisie [t/rok.km ²]			
Tuhé látky	SO_2	NO_x	CO	Tuhé látky	SO_2	NO_x	CO
494	56	283	897	0,53	0,06	0,30	0,96

Povrchové vody

Riešené územie stavby odvodňuje rieka Torysa, ponad ktorú riešená komunikácia prechádza na moste.

Z vodohospodárskeho hľadiska záujmové územie patrí do čiastkového povodia rieky Hornád.

Torysa patrí k stredne veľkým slovenským riekam, jej celková dĺžka je 129 km a plocha povodia 1 349 km². Celé územie Prešova spadá do jeho stredného a dolného toku. Je ľavostranným prítokom rieky Hornád so zaústením pri obci Nižná Myšľa pod Košicami.

Rieka Torysa na hornom úseku od km 109,20 do km 123,60 je využívaným vodárenským tokom až po obec Tichý Potok a na ostatnom úseku až po zaústenie do Hornádu je vodohospodársky významným tokom (hydrologické poradie 4-32-04-001).

Rieka Torysa je v celom úseku na území mesta Prešova upravená na storočnú vodu (Q_{100}).

Záujmové územie patrí k hydrogeologickému rajónu NQ 123, charakterizovanému ako neogén východnej časti Košickej kotliny, v rámci neho je alúvium Torysy začlenené do čiastkového rajónu HD10.

Ročný prítok povrchových vôd na územie SR v roku 2011 predstavoval 55 643 mil.m³, čo je oproti roku 2010 menej o 16 167 mil.m³.

Odtok z územia predstavoval 69 245 mil.m³. Úhrn atmosférických zrážok na území Slovenska v roku 2011 dosiahol hodnotu 649 mm, čo predstavuje 85 % normálu a je hodnotený ako zrážkovo suchý rok.

Jednotlivé mesiace mali rozličný charakter. Zrážkovo normálnymi mesiacmi boli marec, máj a december (89 až 119 % normálu). Zrážkovo vlhkým mesiacom bol jún (144 % normálu) a veľmi vlhkým len mesiac júl (162 mm, čo je 180 % normálu). Naopak suchými mesiacmi boli január, apríl, august, október (54 až 69 % normálu) a veľmi suchými február a september (na územie SR spadlo 16 – 18 mm zrážok, čo je 29 až 38 % normálu). November bol mimoriadne suchý mesiac (1 % normálu). Pri celkovom hodnotení roka 2011 celkový deficit zrážok dosiahol hodnotu 113 mm.

Vo vzťahu k povodiu – povodie Hornádu – podľa zrážkového obdobia bol tento rok hodnotený ako normálny s priemerným úhrnom zrážok 656 mm, čo predstavuje 97 % normálu. Ročný odtok predstavoval v uvedenom roku 194 mm, čo predstavuje 92 % normálu.

Mesačné úhrny atmosférických zrážok podľa údajov SHMÚ v roku 2011 podľa mesiacov dosahovali (údaje sú v mm) :

Január	Február	Marec	Apríl	Máj	Jún	Júl	August	September	Október	November	December
31	16	45	35	68	124	162	44	18	42	1	63

Hodnotenie kvality povrchových vôd podľa NV SR č. 269/2010 Z. z.

Hodnotenie kvality povrchových vôd sa vykonáva na základe údajov získaných v procese monitorovania stavu vôd. V roku 2011 sa monitoring kvality povrchových vôd SR rozdelil v zmysle vyhlášky MPŽPRR SR č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona na monitoring základný, prevádzkový, prieskumný a monitoring chránených území (CHÚ).

Z hľadiska kvality vody v rieke Toryse je potrebné zdôrazniť, že táto je nepriaznivá už pri vstupe na územie mestského komplexu Prešov. Tok v hornom úseku je znečisťovaný z priľahlých sídiel, v ktorých sa nezabezpečuje dôsledné čistenie splaškových vôd, ale evidentný podiel na produkcii odpadových vôd má aj priemysel. Tieto skutočnosti spôsobujú, že voda v toku pri celkovom hodnotení podľa STN 757221 má charakter silne znečistenej povrchovej vody.

Kvalitatívne ukazovatele sledované vo všetkých monitorovaných miestach (základných a prevádzkových) v roku 2011 boli zhodnotené podľa nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

Všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody boli splnené vo všetkých monitorovaných miestach v nasledovných ukazovateľoch:

všeobecné ukazovatele (časť A) – biochemická spotreba kyslíka, horčík, sodík, voľný amoniak, povrchovo aktívne látky, chróm (VI), chlórbenzén, dichlórbenzény. Požiadavkám tiež vyhovávali **ukazovatele rádioaktivity** (časť D): celková objemová aktivita alfa a beta, trícium, stroncium a cézium.

Požiadavky na kvalitu povrchových vôd prekračovali v skupine **syntetických látok** (časť B) ukazovatele arzén, kadmium, meď, olovo, ortuť, zinok. V skupine **nesyntetické látky** (časť C) nespĺňali požiadavky pre ročný priemer tieto látky: alachlór, di(2-etylhexyl) ftalát (DEHP), dibutylftalát, 4-metyl-2,6-di-terc butylfenol, fluorantén, MCPA, benzo(g,h,i)perylén + indeno (1,2,3-cd)pyrén (benzo+indeno) a kyanidy. Najvyššia prípustná koncentrácia bola prekročená v ukazovateľoch dibutylftalát a 4-metyl-2,6-di-terc butylfenol.

Z hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľov (časť E) to boli sapróbny index biosestónu, abundancia fytoplanktónu, chlorofyl-a, koliformné baktérie, termotolerantné koli baktérie, črevné enterokoky. Často prekračovaným ukazovateľom vo všetkých čiastkových povodiach vo **všeobecných ukazovateľoch** bol dusitanový dusík. Z **hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľov** boli najviac prekročené požiadavky pre črevné enterokoky (v 4 čiastkových povodiach), termotolerantné koliformné baktérie (v 6 čiastkových povodiach) a koliformné baktérie (v 6 čiastkových povodiach).

Počet monitorovaných miest a ukazovatele nespĺňajúce všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., časť A a E :

Z počtu 47 monitorovaných miest v povodí Hornádu až 38 nespĺňalo požiadavky nariadenia vlády, a to vo všeobecných ukazovateľoch CHSK_{Cr}, N-NO₂, EK (vodivosť), SO₄²⁻, AOX, FN, Ca, N-NH₄, N_{celk.}, N-NO₃, P_{celk.}, RL₁₀₅, N_{org.}, Cl⁻ (A) a **hydrobiologické a mikrobiologické ukazovatele (E)** - SI-bios, koliformné baktérie, termotolerantné kol. baktérie, črevné enterokoky.

Ukazovatele nespĺňajúce všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., časť B a C

V čiastkovom povodí rieky Hornád **ukazovatele, ktoré nespĺňajú požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa prílohy č.1 nesyntetické látky (B)** Zn (RP), Cd* (RP), **syntetické látky (C)** 4-metyl-2,6-di-terc-butylfenol (RP), benzo + indeno* (RP), MCPA*(RP), DEHP* (RP).

Vysvetlivky skratiek:

RP - prekročenie ročného priemeru

NPK - prekročenie najvyššej prípustnej koncentrácie

* - potenciálne nevyhovuje požiadavkám na kvalitu vody podľa nariadenia vlády 269/2010 Z. z. (< 12 meraní za rok)

Zdroj: SHMÚ

Vyhodnotenie chemického stavu vodných útvarov v čiastkovom povodí Hornád v roku 2011- 159 vodných útvarov v dĺžke 1 436,05 km vodného toku dosahovalo dobrý chemický stav, kým 7 vodných útvarov v dĺžke 249,60 km nedosahovalo dobrý chemický stav.

V rámci pravidelnej aktualizácie registra chránených území požadovanej podľa čl.6 RSV nastali v roku 2011 nasledovné zmeny:

V oblasti s vodami vhodnými na kúpanie v porovnaní s rokom 2010 došlo k redukcii počtu vôd vhodných na kúpanie. Medzi inými zo zoznamu bola vyňatá prírodná lokalita Delňa v Prešove, ide o prírodné kúpalisko, na ktorom prebieha rekonštrukcia, ktorou sa mení aj spôsob využitia vodnej plochy. Vodná plocha bude v budúcnosti slúžiť iba na člnkovanie a nie na kúpanie.

Podzemné vody

V roku 2011 bolo v SR na základe hydrologického hodnotenia a prieskumov k dispozícii 78 801 l.s-1 využiteľných množstiev podzemných vôd. V porovnaní s predošlým rokom 2010 bol zaznamenaný nárast využiteľných množstiev podzemných vôd o 129 l.s-1, t. j. o 0,16 %.

Hladiny podzemných vôd

V roku 2011 sa najvyššie ročné namerané hodnoty hladín podzemných vôd vyskytovali najmä v decembri až v januári, kedy sa prejavil doznievajúci vplyv nadnormálnych úhrnov zrážok v roku 2010. Zriedkavo sa vyskytli maximálne hodnoty hladín aj v marci a v júli. Minimálne hladiny podzemných vôd boli v prevažnej väčšine zaznamenané v jesennom období počas septembra až októbra. Maximálne ročné hladiny podzemných vôd v roku 2011 oproti minulému roku na celom území prevažne poklesli. a to o -20 cm až -70 cm, ojedinele aj o -150 cm.

Z výsledkov podrobného inžiniersko-geologického prieskumu vykonaného v tejto lokalite a tiež na základe zostaveného inžinierskogeologického rezu je zrejmé, že v danom úseku toku Torysy bolo súčasné koryto upravené a prehĺbené až pod bázu štrkových akumulácií dnovej výplne, takže v tesnej blízkosti toku dochádza k prirodzenému vyprázdňovaniu kvartérneho kolektora a kolektor je bez vody. Vo väčšej vzdialenosti od toku, a tiež v závislosti od nerovnosti podložia štrkov, dochádza k miernemu zvýšeniu hladiny podzemnej vody tesne nad bázou štrkov, ale len do úrovne niekoľko desiatok centimetrov. Podľa vykonaného inžiniersko-geologického prieskumu v lokalite stavby, vo vrte V-1 bola hladina podzemnej vody narazená v hĺbke 4,9 m pod terénom (báza štrkov je 5,3 m pod terénom) a vo vrte V-2 je hladina podzemnej vody v hĺbke 4,4 m pod terénom (báza štrkov je 4,6 m pod terénom). Zvýšenie hladiny podzemnej vody v kvartérnom kolektore pri zvýšených vodných stavoch je len krátkodobé a pravdepodobne zasahuje len malej vzdialenosti od koryta toku.

Hodnotenie stavu útvarov podzemnej vody

Na Slovensku bolo vymedzených 75 vodných útvarov (16 kvartérnych a 59 predkvartérnych), ktoré boli v roku 2011 s výnimkou 2 predkvartérnych útvarov pokryté monitorovacími objektmi. V každom vodnom útvaru sa objekty vyhodnocovali na základe splnenia alebo nesplnenia požiadaviek nariadenia vlády SR č. 496/2010 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády SR č. 354/2006 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na vodu určenú na ľudskú spotrebu a kontrolu kvality vody určenej na ľudskú spotrebu. Objekty, v ktorých došlo k prekročeniu medznej hodnoty danej nariadením aspoň jedným ukazovateľom, boli označené ako nevyhovujúce.

Na základe hodnotenia chemického stavu útvarov podzemných vôd bolo z celkového počtu 75 útvarov podzemných vôd určených:

- 13 útvarov podzemných vôd v zlom chemickom stave – 7 kvartérnych a 6 predkvartérnych
- 62 útvarov podzemných vôd v dobrom chemickom stave

Medzi útvary v zlom chemickom stave bolo zaradené aj čiastkové povodie Hornádu.

Analyzovaná vzorka podzemnej vody z vrtu V-1 je slabo alkalická (pH=7,10), tvrdá s celkovou tvrdosťou 7,90 mmol/l. Podzemná voda podľa STN EN 206-1 neobsahuje agresívne zložky pôsobiace korozívne na betón.

Pôda

Vzhľadom na to, že riešená stavba sa nachádza v urbanizovanom území, kde sa na území mesta nevykonáva poľnohospodárska výroba (rastlinná) – kvalita poľnohospodárskej pôdy sa nehodnotí.

Ochrana prírody a krajiny

Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

Vymedzený krajinný priestor navrhovanej rekonštrukcie dopravného uzla nepredstavuje územie osobitne chránené ani územie, na ktoré by sa vzťahoval osobitný režim ochrany prírody podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podobne ani širšie posudzované územie netvorí priestor, na ktorý by sa vzťahovali podmienky osobitného režimu ochrany.

Rekonštrukčné práce zasiahnu do verejnej zelene, vysadenej v blízkosti komunikácií alebo rastúcej na brehoch rieky Torysy a potoka Vydumanec. Zeleň na brehoch uvedených vodných tokov v dotknutom úseku je zdecimovaná údržbárskymi zásahmi správcu toku, takže netvorí zapojený porast, ale ide o mladé náletové rastliny a v prevažnej väčšine riešeného priestoru okolo vodných tokov nastupujú invázne rastliny – Fallopia a rastliny, ktoré nie sú zaradené do zoznamu invázných rastlín, ale chovajú sa tak: javorovec, vrbovka, pavinič.

Najvyššiu estetickú hodnotu majú dreviny sídliskovej zelene pred obytnými blokmi, ktoré sú v dobrej kondícii. Druhovo najčastejšie sú zastúpené jedľa biela (*Abies alba*), javor mliečny (*Acer platanoides*), pagaštan konský (*Aesculus hippocastanum*), breza previsnutá (*Betula pendula*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), buk lesný (*Fagus sylvatica*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), borovica obyčajná (sosna) (*Pinus sylvestris*), dub letný (*Quercus robur*), tavelník van Houtteho (*Spiraea van Houttei*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), na brehoch Torysy vrbka košíkarska (*Salix viminalis*), baza čierna (*Sambucus nigra*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), bršlen bradavičnatý (*Euonymus verrucosus*), jaseň mannový (*Fraxinus ornus*), orech kráľovský (*Juglans regia*).

Chránené vtáčie územia

V najbližšom okolí k dotknutému územiu sa nachádza Chránené vtáčie územie *Slanské vrchy* a Chránené vtáčie územie *Volovské vrchy*, a Chránené vtáčie územie *Levočské vrchy*. Dotknuté územie nezasahuje ani do jedného z uvedených CHVÚ.

Územia európskeho významu

V širšom okolí záujmového územia najbližšie položené územia európskeho významu schválené 14. 7. 2004 MŽP SR Výnosom č. 3/2004-5.1 v Národnom zozname území európskeho významu, ktoré zasahujú do okresu Prešov sú:

SKUEV0332 Čergov
SKUEV0323 Demjatské kopce
SKUEV0401 Dubnické bane
SKUEV0330 Dunitová skalka
SKUEV0322 Fintické svahy
SKUEV0207 Kamenná Baba
SKUEV0390 Pusté pole
SKUEV0321 Salvátorské lúky a
SKUEV0320 Šindliar

Dotknuté územie rekonštrukcie dopravného uzla nezasahuje do žiadneho z citovaných území európskeho významu.

Riešené územie je tvorené krajinou mestského typu, ktorá vznikla vplyvom aktivít človeka a prírodných podmienok územia. Štruktúru územia tvorí mestský typ sídelnej štruktúry s obytňou, dopravnou, obslužnou a v menšej miere výrobnou funkciou.

V krajinskej štruktúre mestského typu prevažujú prvky druhotnej krajinskej štruktúry, teda prvky zmenené alebo ovplyvnené činnosťou človeka a prvky umelé. V dotknutom území vytvárajú scenériu krajiny z prírodných prvkov solitérne stromy a verejná zeleň pozostávajúca zo vzrastlých drevín rastúcich popri komunikáciách a v priestore medzi komunikáciami a obytnými blokmi.

Územný systém ekologickej stability

V rámci aktualizácie územného plánu mesta Návrh Zmien a doplnkov 2010 Územného plánu mesta Prešov bolo územie mesta rozdelené na základné štrukturálne jednotky – funkčné plochy. V ich rámci bolo územie zóny Levočská – V. Clementisa zaradené do sústavy verejnej a krajinskej zelene - tvoria ju plochy rekreačnej, hospodárskej, sprievodnej, líniovej a ochrannej zelene tvoriacej kostru ekologickej stability lokálneho územného systému ekologickej stability. Z uvedeného dôvodu navrhovaná stavba rešpektuje tento regulatív a nezasahuje do tejto zelene.

Rieka Torysa je nadregionálny biokoridor.

Plocha zelene medzi ulicami Levočskou a V. Clementisa je zaradená do kategórie ekologicky významných plôch.

Zároveň sú biokoridor Torysa i plocha zelene medzi ulicami Levočskou a V. Clementisa vymedzené ako intaktné plochy zelene.

Ostatné chránené územia a objekty (stromy) nachádzajúce sa na území mesta Prešov sú mimo dosahu stavby.

Environmentálna regionalizácia

V procese environmentálnej regionalizácie sa v rámci uceleného súboru vybraných environmentálnych charakteristík podľa zvolených kritérií a postupov hodnotí životné prostredie a vplyvy naň, vyčleňujú sa regióny podľa kvality alebo ohrozenosti životného prostredia, a to formou analýz za jednotlivé zložky a rizikové faktory a následných čiastkových syntéz v rámci zložiek životného prostredia i formou medzizložkových syntéz.

Jedným z výstupov je mapa hodnotiaca územie SR v **5 stupňoch kvality životného prostredia** spracovaná v SAŽP v roku 2010. Podľa tejto mapy boli identifikované najviac **zaťažené oblasti**. Ich jadro predstavujú spravidla územia v 5. stupni s najviac narušeným životným prostredím. K nim boli pričlenené aj územia prevažne v 4. stupni kvality životného prostredia, s prihliadnutím na geomorfologické, hydrologické a iné relevantné kritériá. Okrem takto identifikovaných území bola vymedzená aj ďalšia kategória území s relatívne horšou kvalitou životného prostredia – **okrsky so značne narušeným prostredím**. Tieto nezodpovedajú kategórii „zaťažená oblasť“ ani svojím územným rozsahom, ani podielom výskytu územia v 5. stupni kvality, ale sú prejavom nedoriešených environmentálnych problémov z minulých období, keď tvorili súčasť zaťažených oblastí (okrsky A, C, D, E), alebo sa vydiferencovali v súčasnosti po aplikácii nových hodnotení stavu vôd (okrsky B, F).

V roku 2011 bolo z hľadiska environmentálnej kvality v kategórii prostredie narušené a prostredie silne narušené 13,5 % územia Slovenska. V porovnaní s rokom 2007 došlo k poklesu tohto podielu o cca 2%. Následne možno na báze území s rôznou kvalitou životného prostredia vyčleniť formou ich generalizácie v rámci Slovenska tri typy regiónov s rôznou environmentálnou kvalitou.

V rámci tohto členenia bolo mesto Prešov začlenené do okrsku so značne narušeným životným prostredím pod názvom Prešovský okrsok a do regiónu s mierne narušeným prostredím 2. environmentálnej kvality.

Zdravie obyvateľstva

Stredná dĺžka života pri narodení (nádej na dožitie) sa v SR trvalo zvyšuje. V roku 2011 v porovnaní s rokom 2000 došlo k jej nárastu u mužov o 3,03 roka a u žien o 2,14 roka.

Stredná dĺžka života pri narodení, má stúpajúci trend u oboch pohlaví a dosiahla v roku 2011 u mužov hodnotu 72,17 a u žien 79,36 roka. Populácia SR starne najmä pri základni vekovej pyramídy, t.j. zdola, v dôsledku poklesu úrovne plodnosti a pôrodnosti, mierne však už aj pri vrchole vekovej pyramídy v dôsledku zvyšovania strednej dĺžky života.

Priemerný vek obyvateľstva v okrese Prešov je 37,4.

V roku 2011 zomrelo v SR 26 797 mužov a 25 106 žien, čo predstavuje oproti roku 2010 pokles úmrtí u mužov o 848 a pokles úmrtí u žien o 694 prípadov. V roku 2011 predstavovali zomretí muži 52 % všetkých zomrelých, ženy 48 %. Najnižšiu úmrtnosť na 100-tisíc obyvateľov u mužov (851,11), ako aj u žien (805,81) vykazuje Prešovský kraj. Počet živonarodených detí na 1 000 obyvateľov sa zvýšil z úrovne 10,2 v roku 2000 na úroveň 11,3 v roku 2011. Počet zomretých na 1 000 obyvateľov poklesol z úrovne 9,9 v roku 2000 na úroveň 9,6 v roku 2011.

Do 1 roka zomrelo 300 detí (172 chlapcov a 128 dievčat, z toho najviac detí zomrelo v Košickom (87) a Prešovskom kraji (75) a najmenej v Bratislavskom kraji (15) detí.

Počet narodených detí a hlásených vrodených chýb podľa územia trvalého bydliska matky – pre ilustráciu uvádzam porovnanie s niektorými krajinami a SR:

Územie	Počet narodených detí	v tom		Počet vrodených chýb	v tom		UPT z dôvodu prenatálne zistenej vrodenej chyby plodu
		živonarodené	mŕtvonarodené		u živonarodených	u mŕtvonarodených	
SR	61 003	60 813	190	1 532	1 477	2	53
Banskobystrický kraj	6 711	6 697	14	120	116	–	4
Prešovský kraj	10 412	10 368	44	365	351	–	14
Košický kraj	10 071	10 019	52	175	164	–	1

Najvyššia úmrtnosť obyvateľstva u mužov aj u žien je dlhodobo na **choroby obehovej sústavy**, keď v roku 2011 zomrelo na túto príčinu 27 306 osôb, čo predstavuje u mužov 45,9 % a u žien 59,8 %. Druhou najčastejšou príčinou úmrtí obyvateľstva v prípade oboch pohlaví sú naďalej **nádory** s miernym poklesom oproti minulému roku, keď v roku 2011 zomrelo na uvedené choroby 12 071 osôb, čo predstavuje 26,2 % u mužov a 20,1 % u žien. U mužov sú tretou najčastejšou príčinou úmrtia **vonkajšie príčiny** (8 %). Tretie miesto u žien predstavujú **ostatné choroby** (7,2 %).

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhovaná stavba sa nachádza v zastavanom území mesta Prešov. Križovatka i prislúchajúce úseky komunikácií sú obojstranne obostavané objektmi panelových obytných blokov a objektmi verejných služieb. Chodníky pre peších sú vedené po oboch stranách komunikácií.

Z uvedeného dôvodu rekonštrukčné práce budú mať intenzívny priamy vplyv na obyvateľstvo mesta, jednak zhoršením a obmedzením podmienok pohybu chodcov v danej lokalite, jednak v narušení plynulosti pohybu vozidiel pri presmerovaní do jedného voľného dopravného pruhu počas rekonštrukčných prác, predĺžení intervalu čakacích dôb na zelenú.

Narušenie plynulosti prúdu vozidiel, čakanie na zelenú pri voľnobehu budú produkovať zvýšené koncentrácie emisií znečisťujúcich látok oproti súčasnému stavu. Druhotná prašnosť na komunikácii bude spôsobovať zvýšenie imisí tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší. Nepriaznivý účinok týchto emisií na obyvateľstvo sa bude zvyšovať aj z dôvodu, že emisie sú produkované v dýchacej zóne chodcov.

Nepriaznivé vplyvy počas rekonštrukčných prác sa krátkodobo, ale intenzívne prejavia na zhoršení pohody a kvality života obyvateľov sídla bývajúcich na ulici Obrancov mieru, ulici Vlada Clementisa a Levočskej ulici a to v súvislosti s nevyhnutným pohybom stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy na stavenisku, zvýšeným hlukom, zhoršeným prístupom k objektom susediacim s rekonštruovanou križovatkou a prislúchajúcimi úsekmi komunikácií, ktoré do križovatky ústia. Ide o vplyv intenzívny, krátkodobý, dočasný, lokálny.

Navrhovaná zmena činnosti, ktorá je predmetom tohto oznámenia, nebude mať zhoršujúci účinok oproti identifikovaným vplyvom celej stavby.

Na posúdenie hlukovej situácie v záujmovom území bola vypracovaná hluková štúdia, v ktorej boli na základe predpokladaného dopravného zaťaženia pre roky 2015 a 2025 vypočítané predpokladané hodnoty hladín hluku na fasádach viacpodlažných bytových domoch vo výškach zodpovedajúcim úrovni okna na každom obytnom podlaží. Do úvahy sa pritom bral aj predpoklad vplyvu na hlukovú situáciu v lokalite uvedenie do prevádzky úsekov diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh, rýchlostnej cesty R4 severný obchvat mesta Prešov v roku 2020 a dokončenie Nábrežnej komunikácie (III. etapa) v roku 2015. Z výpočtov vyplynulo, že už v súčasnosti v niektorých výpočtových bodoch hodnota hlukovej hladiny dosahuje hodnoty povoleného limitu alebo ho prekračuje, preto boli v rámci rekonštrukčných prác navrhnuté protihlukové opatrenia stavebno-technického charakteru.

Vzhľadom na výšku a polohu jestvujúcej zástavby bytových domov, s ohľadom na dodržanie parametrov pre zabezpečenie bezpečnosti premávky (napr. dodržanie rozhládov v križovatkách) v skúmanom dopravnom uzle na ulici Levočská, je návrh efektívnych primárnych protihlukových opatrení príliš ekonomicky náročný a z architektonického hľadiska by vyžadoval aj významný zásah do jestvujúceho mestského prostredia.

Po ukončení rekonštrukcie sa počas prevádzky prejaví zmena hlukového zaťaženia nasledovne:

Na základe predpokladov perspektívneho vývoja dopravných intenzít a z neho vyplývajúcich výpočtových modelov hlukovej záťaže A a B, možno predpokladať, že vybudovaním navrhovaných stavebno-technických opatrení dôjde k zlepšeniu jestvujúcej hlukovej situácie v rekonštruovanom dopravnom uzle Levočská.

Navrhovanou rekonštrukciou sa dosiahne väčšia plynulosť dopravy, zníži sa počet čakajúcich vozidiel a skráti sa doba prejazdu križovatkou Levočská – Obrancov mieru čo povedie k nižšiemu hlukovému zaťaženiu územia od cestnej dopravy. Uvedením do prevádzky D1 Prešov západ – Prešov juh a R4 Prešov – Kapušany v roku 2020 sa hluková situácia v skúmanej lokalite zlepši ešte výraznejšie, keďže dôjde k predpokladanému výraznému poklesu dopravy z dôvodu odklonenia tranzitu mimo intravilán mesta Prešov a teda aj skúmaného dopravného uzla.

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pre hlukom

Ako najefektívnejšie sa javia opatrenia navrhnuté podľa výpočtového modelu B.5 t.j výstavba protihlukových stien PHS 1 až PHS 4, výšky 6m.

Predpokladané maximálne zníženie hladín hluku je až do 15,8 dBA cez deň a 16,6 dBA v noci (výpočtový bod B 0.EG). Účinnosť protihlukových stien s narastajúcou výškou klesá a efektívna je v závislosti od vzdialenosti od zdroja hluku približne do 5 až 6 poschodia. Vzhľadom na výšku protihlukových stien, charakter lokality rekonštruovaného dopravného uzla a spôsob priestorového usporiadania obytných objektov odporúča sa voliť protihlukové steny ako zalomené, odrazivé a v čo najväčšej miere priehľadné. Keďže majú byť umiestnené v širšom centre mesta, zároveň sa odporúča ich celkové stvárnenie zosúladiť s príhlou architektúrou a čo najšetrnejšie začlenenie do jestvujúcej zástavby.

Podľa doterajších skúseností z výstavby a prevádzky ciest a diaľnic, vibrácie nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík významný faktor.

Pozitívne vplyvy sa jednoznačne prejavajú v skvalitnení dopravy v danom dopravnom uzle a v zvýšení bezpečnosti užívateľov križovatky.

Zdravotné riziká

Vzhľadom na krátkodobý vplyv a pri dodržaní technologických postupov a bezpečnostných opatrení pri práci, optimálnej organizácii stavebných prác, žiadne významnejšie zdravotné riziká pre obyvateľov z plánovanej rekonštrukcie križovatky nehrozia – ani z hľadiska emisií, ani z hľadiska hluku či vibrácií.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Tento vplyv je hodnotený ako nepriamy, pozitívny, mierny a lokálny, po roku 2025 regionálny a trvalý.

Pozitívne sociálno-ekonomické vplyvy sa prejavujú vo zvýšení bezpečnosti, plynulosti premávky.

Vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie možno zaradiť:

- zásah do horninového prostredia zemnými prácami a pri zakladaní pilierov pri rozšírení mosta nad Torysou ako priamy vplyv.
- potenciálne znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Priame zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä mostným objektom môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv, vplyv hodnotený ako stredne významný.

Nepriame vplyvy sa môžu vyskytnúť pri neočakávaných situáciách – haváriách, ktorých vznik však pri dodržaní technologických postupov a dobrom technickom stave stavebných mechanizmov a strojov použitých na stavbe je málo pravdepodobný.

Vplyv na klimatické pomery

Vzhľadom na rozsah plánovaných rekonštrukčných prác nie je predpoklad, že by vyvolali zmeny klimatických pomerov v danom území.

Vplyvy na ovzdušie

V etape výstavby sa očakáva mierne zvýšenie množstva exhalátov v ovzduší najmä z nákladnej dopravy a stavebných mechanizmov použitých na rekonštrukcii, ale aj z narušenia plynulosti dopravného prúdu. Najväčším príspevkom k znečisteniu ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami bude sekundárna prašnosť na stavenisku. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby a vzhľadom na predpokladanú dĺžku rekonštrukčných prác aj krátkodobý a do istej miery aj eliminovateľný.

Na posúdenie zmeny úrovne znečistenia ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy v záujmovom území bola vypracovaná emisná štúdia, v ktorej boli vypočítané očakávané ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší pre rok 2015 (výpočtový model A - predpokladom výpočtového modelu je, že v roku 2015 diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh, R4 severný obchvat mesta Prešov ani Nábřežná komunikácia (III. etapa) ešte nie sú v prevádzke) a pre rok 2025 (výpočtový model B - predpokladom výpočtového modelu je, že v roku 2025 už úseky diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh, R4 severný obchvat mesta Prešov a Nábřežná komunikácia (III. etapa) už sú v prevádzke).

Výpočtom sa získali

- priemerné ročné koncentrácie emisií NO_x , NO_2 a PM_{10} v riešenej lokalite,
- koncentrácie emisií (SO_2 , NO_2 , C_6H_6 a PM_{10}) vo vzdialenosti 0m (priamo v zdroji), 25m a 50m od zdroja emisií.

Limitné hodnoty vybraných látok znečisťujúcich ovzdušie (cieľové hodnoty) podľa platnej legislatívy pre ochranu ovzdušia sú nasledujúce:

Limitné hodnoty (priemerná ročná hodnota)	SO_2	PM	NO_x	NO_2	C_6H_6
	mg/m ³				
	20	40	30	40	5

Podľa výsledkov výpočtov emisnej štúdie pre rok 2015 v jestvujúcom stave neprekračujú priemerné ročné hodnoty SO₂, PM_{2.5}, NO₂, C₆H₆ povolené limity, pričom na najzaťaženejšom úseku - Levočská ulica maximálne zaťaženie (t.j. pri zdroji) predstavuje SO₂ 23,0 %, PM_{2.5} len 3,5 %, NO₂ 54,3% a C₆H₆ len 34% z povolenej limitnej hodnoty.

V etape prevádzky:

V roku 2025 v navrhovanom stave neprekračujú priemerné ročné hodnoty SO₂, PM_{2.5}, NO₂, C₆H₆ povolené limity, pričom pri zohľadnení predpokladanej intenzity dopravy v danom roku na najzaťaženejšom úseku - Levočská ulica v smere z Vranova maximálne zaťaženie (t.j. pri zdroji) SO₂ predstavuje 24,0 %, PM_{2.5} len 3,5 %, NO₂ len 55,3% a C₆H₆ len 36% z povolenej limitnej hodnoty.

Opatrenia na ochranu ovzdušia počas rekonštrukcie

- *Priebežné čistenie prístupových komunikácií od blata roznášaného kolesami stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy,*
- *skrúpanie obnažených povrchov staveniska pri dlhodobom suchom počasí bez zrážok na zabránenie tvorby sekundárnej prašnosti.*

Vplyvy na vodné pomery

Vplyvy na povrchovú vodu

Vplyvy na povrchové vody reprezentujú ohrozenie najmä kvality povrchových vôd len počas výstavby a rekonštrukcie mostného objektu a úprave potoka Vydumanec, vzhľadom na stavebné práce vykonávané priamo vo vodnom toku, resp. v jeho bezprostrednej blízkosti.

Rieka Torysa (hydrol.číslo 4-32-04-001) je zaradená medzi vodohospodársky významné vodné toky a v úseku rkm 109,20 až 123,60 aj ako vodárenský vodný tok, preto by sa mala potreba zvýšenej ochrany vôd pred ohrozením znečistenia akceptovať a rešpektovať pri voľbe technologických postupov rekonštrukčných prác, organizácii stavebných prác i voľbe použitých mechanizmov na stavbe.

Opatrenia na ochranu povrchových vôd

V etape rekonštrukčných a stavebných prác je potrebné:

- *zabezpečiť dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov, stavebných mechanizmov a vozidiel,*
- *vybaviť zariadenie staveniska aj mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorpčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie,*
- *pri stavebných prácach obmedziť vstupy do vodných tokov Torysa i Vydumanec na nevyhnutné minimum.*

Vplyvy na podzemnú vodu

Vzhľadom na to, že pri podrobnom inžinierskogeologickom prieskume bola hladina podzemnej vody overená len v bazálnej časti náplavov v hĺbke 4,4-4,9 m pod terénom, resp. v jednom vrte V-3 hladina podzemnej vody I. zvodne nebola zistená. V danom úseku toku Torysy bolo súčasné koryto upravené a prehĺbené až pod bázu štrkových akumulácií dnovej výplne, takže v tesnej blízkosti toku dochádza k prirodzenému vyprázdňovaniu kvartérneho kolektora a kolektor je bez vody (vrtV-3). Hladina podzemnej vody II. zvodne je viazaná na porušené polohy neogénnych pieskovcov a bola overená v hĺbke 11,5 m p.t., ustálila sa v hĺbke 10,6 m p.t. , pri zohľadnení rozsahu plánovaných prác nie je predpoklad priameho vplyvu na podzemné vody.

Nepriamo môžu vzniknúť negatívne vplyvy pri havárii na stavenisku, čo pri dodržaní pracovnej a technologickej disciplíny je málo pravdepodobné.

Vplyvy na pôdu

Vzhľadom na lokalizáciu staveniska v urbanizovanom prostredí a charakter prác navrhovanej rekonštrukcie nie je predpoklad vzniku negatívnych vplyvov na pôdu.

Nároky na záber PPF, resp. LPF - vzhľadom na to, že dotknutý úsek cesty I/18 sa nachádza v intraviláne mesta na parcelách evidovaných ako zastavané plochy a nádvorja, nedôjde k záberu PPF ani LPF.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy počas výstavby

Priame negatívne vplyvy na biotu spočívajú v potrebnom sprístupnení územia pre rozšírenie komunikácií, resp. mosta, pri preložkách inžinierskych sietí, na realizáciu ktorých je nevyhnuté odstrániť dreviny rastúce v blízkosti križovatky, komunikácií a v koryte tokov Torysa a Vydumanec. Podľa výsledkov inventarizácie mimolesnej zelene v danej lokalite stavby, pri realizácii stavby „I/18 Prešov, Levočská – Obrancov mieru, križovatka, most“ bude potrebné v katastrálnom území mesta Prešov odstrániť 71 stromov, 327 m² krovia a 30 lián. Spoločenská hodnota drevín, ktoré budú pri realizácii stavby odstránené je 56 141,92 €.

Priame vplyvy na biotu ďalej spočívajú vo fyzickej likvidácii niektorých ekosystémov (rastlín a živočíchov) zásahom do územia pri úprave koryta potoka Vydumanec, terénnych úpravách v koryte rieky Torysa a dočasným vytvorením podmienok pre šírenie ruderalných druhov.

Stavebná činnosť sa v etape rekonštrukčných prác krátkodobo negatívne prejaví na vegetácii a faune (hluk, exhaláty, potenciálne ohrozenie povrchových vôd ropnými látkami a zanášanie dna kalmi, vyrušovanie).

V rámci rekonštrukcie cesty budú novovzniknuté plochy a plochy narušené výstavbou zahumusované a osiate trávnm semenom.

Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky po rekonštrukcii sa vplyvy oproti súčasnosti nezmenia.

Opatrenia na ochranu bioty a krajiny

V etape rekonštrukcie je potrebné:

- *výrub drevín obmedziť na nevyhnutné minimum a uskutočniť ho výlučne v mimohniezdnom období, aby neboli zlikvidované hniezdiská vtáctva a ich mláďat,*
- *pri úpravách koryta potoka Vydumanec, zakladaní pilierov rozširovaného mostného objektu, terénnych prácach v koryte rieky Torysa venovať osobitnú pozornosť inváznej rastline Fallopia sp. (pohánkovec), ktorá na brehoch týchto vodných tokov bola pri dendrologickom prieskume identifikovaná vo veľkom množstve a nepremiestňovať zeminu z tejto lokality do voľnej prírody, aby sa zabránilo šíreniu invázneho druhu, ale odseparovať koreňový systém rastliny a zneškodniť ho napr. spálením,*
- *Likvidácia inváznych druhov pred začatím zemných prác: Likvidácia sa robí mechanicko – chemicky a dvojfázovo: prvé kosenie s chemickým postrekom treba vykonať v druhej polovici mája, keď drevina dosahuje výšku 1m, najvhodnejšia výška na aplikáciu chemických prostriedkov je 20 cm. Druhú fázu ničenia je potrebné realizovať 8. až 9- ty týždeň po prvej fáze (v júni alebo auguste). Medzi kosením a chemickým postrekom by nemal uplynúť dlhší časový interval ako dva – tri týždne, lebo pohánkovec veľmi rýchlo rastie.*
- *Hneď po ukončení stavebných a terénnych prác vykonať vegetačné úpravy územia, aby sa zamedzilo náletu ruderalných a inváznych rastlín.*

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz

Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny nastane malá zmena prvkov využitia zeme, keď sa zväčší zastúpenie technických prvkov v území na úkor verejnej zelene. Konštrukcia lávky pre peších v križovatke a protihlukové steny v zastavanom území ovplyvnia vizuálnu podobu lokality, spôsobia jej faktické aj vizuálne rozčlenenie na menšie celky. Navrhovaná zmena nebude mať zhoršujúci vplyv na identifikovaný vplyv.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Navrhovaná rekonštrukcia mosta sa nenachádza v území, na ktoré by sa vzťahovali podmienky osobitnej ochrany podľa zákona NR SR č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a nedotýka sa ani sústavy území chránených v systéme NATURA 2000.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

V dotknutom území sa nachádzajú nasledujúce prvky územného systému ekologickej stability: nadregionálny biokoridor – Torysa, ekologicky významná plocha - plocha zelene medzi ulicami Levočskou a V. Clementisa, ktoré sú zároveň vymedzené aj ako intaktné plochy zelene. Rekonštrukcia križovatky a mosta sa uvedených prvkov územného systému ekologickej stability priamo dotkne vyššie zmieneným nevyhnutným výrubom drevín.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Navrhovaná rekonštrukcia križovatky a mosta nad Torysou bude mať priamy a priaznivý vplyv na urbánny komplex a využívanie územia, pretože dôjde k pozitívnej zmene oproti súčasnému stavu. Dopravná obsluha územia, dostupnosť objektov verejných služieb pre chodcov bude výrazne lepšia a bezpečnejšia ako v súčasnosti.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

V blízkom okolí stavby sa nenachádzajú žiadne kultúrne pamiatky.

Vplyvy na archeologické náleziská

V katastrálnom území mesta je evidovaných viacero archeologických nálezov a v samotnej lokalite navrhovaných stavebných prác je predpoklad výskytu archeologických nálezov v polohe asanovanej novodobej obytnej zástavby, evidovanej v mapových podkladoch z 19.storočia, preto príslušný orgán ochrany pamiatok nariadil vykonanie záchranného archeologického výskumu – čo hodnotíme ako priaznivý vplyv.

Pri terénnych a zemných prácach pritom môže dôjsť k narušeniu, resp. zničeniu uvedených nálezov, ktoré však budú riadne zdokumentované, prípadne podľa možností aj zachránené.

Opatrenia navrhované na ochranu archeologických nálezov

- *Investor vytvorí časový priestor na vykonanie záchranného archeologického výskumu.*

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Nepredpokladajú sa žiadne vplyvy.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nie sú žiadne vplyvy.

Iné vplyvy na kvalitu životného prostredia

S odpadom, ktorý vznikne pri realizácii rekonštrukčných prác bude realizátor stavby nakladať v zmysle platnej legislatívy o odpadoch - pôvodca bude tento odpad zhodnocovať pri svojej činnosti alebo odpad takto nevyužitý ponúkne na zhodnotenie inému.

Stavebné sute, vznikajúce počas výstavby budú priebežne odvážané na zhodnotenie. Zneškodnenie ostatných odpadov, vrátane nebezpečných bude zabezpečovať realizačná stavebná firma na základe zmluvy s oprávneným subjektom. Počas výstavby budú odpady zhromažďované do veľkoobjemových kontajnerov.

Odpad vznikajúci počas prevádzky

Vzhľadom na charakter stavby sa nepredpokladá, že by predmetná stavba mohla byť producentom odpadov. Pri údržbe budú vznikať odpady a správca komunikácie s nimi bude nakladať v súlade s platnou legislatívou tak, ako v súčasnosti.

Opatrenia na elimináciu iných vplyvov

- *nakladať s odpadmi podľa platných právnych predpisov v odpadovom hospodárstve,*

- *po ukončení stavebných prác odstrániť z územia všetok nepotrebný materiál, odpady a uviesť terén do pôvodného stavu (zatrávnenie).*

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mosta, ktorá je súčasťou stavby „I/18 Prešov, Levočská - Obrancov mieru križovatka, most“. Účelom rekonštrukcie je zvýšenie kapacity, plynulosti a bezpečnosti dopravy (pešej aj automobilovej) a zvýšenie priepustnosti cesty I/18 v prietahu mestom Prešov.

V rámci navrhovanej zmeny sa budú realizovať rekonštrukčné práce na moste 18-445 ponad rieku Torysu, ktorým cesta I/18 prekonáva rieku Torysu. Ten sa v rámci navrhovaných úprav zrekonštruje a rozšíri, aby mohol prevádzať dopravu v štyroch jazdných pruhoch v smere Vranov nad Topľou \longleftrightarrow Poprad.

Navrhované rozšírenie mostného objektu premostuje koryto rieky Torysa a navrhovaný chodník pre peších a cyklistov. Veľkosťou mostného otvoru a konštrukčným riešením nadväzuje na existujúci mostný objekt, ktorý bude rekonštruovaný (obj.202-00). Prevádzaná komunikácia na moste je cesta I/18 so šírkovým usporiadaním zodpovedajúcemu kategórii MZ 19/50. Nový mostný objekt (201-00) bude zabezpečovať dopravu v smere Poprad – Vranov nad Topľou. Existujúci mostný objekt (202-00) bude zabezpečovať dopravu v smere Vranov nad Topľou – Poprad. Pozdĺžny sklon prevádzanej komunikácie v mieste mosta je v stúpaní 1,02% a priečny sklon je jednostranný 1,75%.

Dĺžka mosta a veľkosť mostného otvoru sú navrhnuté tak, aby bola premostená celá prekážka.

V blízkosti objektu sa nachádzajú podzemné aj nadzemné inžinierske siete, ktoré budú preložené.

Hlavné stavebné práce budú pozostávať z realizácie zemných prác na telese komunikácie, konštrukčných vrstiev vozovky, realizácii mostných objektov a z úpravy miestnych komunikácií.

Navrhovaná zmena nebude mať nepriaznivý vplyv ani nezhorší vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia identifikované pre realizáciu celej stavby. Zistené nepriaznivé vplyvy majú krátkodobý charakter obmedzený na obdobie výstavby a rekonštrukčných prác a z dlhodobého hľadiska sa prejavia v konečnom dôsledku ako významný priaznivý vplyv na kvalitu bývania, pohody a bezpečnosti jednak obyvateľov riešeného územia, ale aj vodičov a chodcov užívajúcich predmetnú stavbu. Počas rekonštrukčných prác na moste sa oproti ostatným častiam stavby (križovatka a príslušné komunikácie) zvýši riziko ohrozenia vôd, pretože práce sa budú vykonávať priamo v koryte vodného toku Torysa. Toto riziko je eliminovateľné na minimum zvýšenou kontrolou a zabezpečením dobrého technického stavu stavebných mechanizmov použitým pri rekonštrukčných prácach, obmedzením priamych vstupov do vodného toku na nevyhnutné minimum, dodržiavaním technologickej a pracovnej disciplíny, držbou a pripravenosťou materiálov a pomôcok na okamžitú likvidáciu znečistenia v prípade havárie.

VI. Prílohy:

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia – neprikladá sa.

Stavba nebola posudzovaná podľa zákona č.24/2006 Z.z., pretože križovatka ani príslušajúce rekonštruované úseky ciest nespĺňajú prahové hodnoty určené v prílohe č. 8 zákona ani pre zisťovacie konanie.

2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe – v prílohe

3. Výpis z katastra nehnuteľností – v prílohe

4. Vyjadrenie dotknutého štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny – v prílohe

5. Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie – v prílohe

6. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti – v prílohe

VII. Dátum spracovania

November 2013

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Ing. Magdaléna Vodzinská,

zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie podľa § 61 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. pod číslom 105/96-OPV.
MIESFEA CONSULT, s.r.o., Jiskrova 8, 040 01 Košice

.....

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

.....