

Z Á V E Ř Ě Č N É S T A N O V I S K O

(číslo: 2166/2016-1.7/ml)

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

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť

2. Identifikačné číslo

35919 001

3. Sídlo

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

II. Základné údaje o navrhovanej činnosti

1. Názov

Rýchlostná cesta R2 Včeláre – Šaca

2. Účel

Rýchlostná cesta R2 v úseku Včeláre - Šaca je súčasťou cestného ťahu R2 Trenčín križovatka D1 – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice, ktorá bola zadefinovaná v „Novom projekte výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ schválenom vládou SR Uznesením č. 162 z 21.02.2001 a neskôr v „Aktualizácii nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“, ktorý bol schválený UV č. 523/2003.

3. Užívateľ

Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť

4. Umiestnenie

Kraj: Košický kraj

Okres Rožňava: katastrálne územie Hrhov

Okres Košice – okolie: katastrálne územie Včeláre, Dvorníky, Host'ovce, Zádiel, Turňa nad Bodvou, Drienovec, Moldava nad Bodvou, Mokrance, Čečejevce, Cestice, Veľká Ida

Okres Košice II: katastrálne územie mesta Košice, mestskej časti Šaca (ďalej ako „Šaca“).

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Začiatok výstavby: 07/2022

Koniec výstavby: 07/2025

Koniec prevádzky: bez určenia

6. Stručný popis technického a technologického riešenia.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku Včeláre – Šaca rieši dva varianty - zelený a modrý, pre každý z týchto variantov sa uvažuje ako s plným, tak aj polovičným profilom. Pri plných profiloch variantných riešení sa uvažuje s kategóriou rýchlostnej cesty R24,5/120 (100), pri polovičných profiloch s kategóriou R11,5/100. úsek je delený na 2 etapy.

Modrý variant

Začína v km 0,000 odpojením od jestvujúcej cesty I/16 (I/50), trasa vedie severne od obce Dvorníky, cca v km 7,7 sa nachádza mimoúrovňová križovatka MÚK Turňa nad Bodvou, situovaná na severnom okraji obce Turňa nad Bodvou, ktorá umožňuje napojenie rýchlostnej cesty na cestu I/16 (I/50). Trasa pokračuje južne od obce Drienovec cca v km 15,0 sa nachádza MÚK Moldava nad Bodvou, ktorá umožňuje prepojenie cesty I/16 (I/50) s rýchlostnou cestou R2. Trasa ďalej vedie severne od obcí Mokrance, Čečejevce a Cestice a končí v km 31,336 v mimoúrovňovej križovatke Šaca. Trasa je navrhnutá v kategórii R24,5/120 (100).

Vybudovanie trasy R2 podľa modrého variantu by si vyžadovalo výstavbu 40 mostných objektov a 3 mimoúrovňových križovatiek.

Trasa prechádza cez územie s archeologickým významom a zasahuje do miest, kde sa predpokladá výskyt priemyselnej výroby v priestore MÚK Šaca.

Zelený variant

Začína v km 0,000 odpojením od jestvujúcej cesty I/16, trasa vedie južne od cesty I/16 a obce Dvorníky, cca v km 5,25 sa nachádza mimoúrovňová križovatka MÚK Turňa nad Bodvou, ktorá umožňuje napojenie rýchlostnej cesty na cestu III/3299 (III/050168). Trasa pokračuje južne od obce Turňa nad Bodvou cca v km 11,8 sa nachádza veľké odpočívadlo. V km 14,3 sa nachádza MÚK Moldava nad Bodvou, ktorá umožňuje napojenie rýchlostnej cesty na cestu I/16. Trasa následne pokračuje južne od obcí Mokrance a Čečejevce a končí v km 31,614 v mimoúrovňovej križovatke Šaca. Trasa bude je navrhnutá v kategórii R24,5/120 (100). Vybudovanie trasy R2 podľa zeleného variantu, by si vyžadovalo výstavbu 41 mostných objektov a 3 mimoúrovňových križovatiek.

Vybudovanie trasy R2 podľa modrého variantu by si vyžadovalo výstavbu 41 mostných objektov a 3 mimoúrovňových križovatiek.

Trasa prechádza cez územie s archeologickým významom a okrajovo zasahuje do miest, kde sa predpokladá výskyt priemyselnej výroby pri obci Čečejevce cca v km 23,40 a v priestore MÚK Šaca. V km 5,2 je umiestnená MÚK Turňa ktorá zabezpečuje prepojenie R2 s cestou III/3299 (III/050168) a následne s územím v okolí mesta Turňa nad Bodvou, zároveň umožňuje prístup do Maďarskej republiky. V rámci zeleného variantu bude vybudovaná účelová komunikácia v dĺžke cca 1 450 m, táto komunikácia prepojí cestu III/3299 (III/050168) s areálom cementárne tak, aby bola umožnená plnohodnotná dopravná obsluha cementárne.

I. etapa „Včeláre – Moldava nad Bodvou“

Začiatok úseku je v navrhovanej križovatke s cestou I/16 (I/50) v katastri obce Dvorníky – Včeláre a koniec úseku je v navrhovanej mimoúrovňovej križovatke Moldava nad Bodvou.

Trasa modrého variantu rýchlostnej cesty R2 je v oblasti Turnianskej kotliny vedená v blízkosti NP Slovenský kras. V okolí trasy sa nachádzajú turistické atrakcie a dominanty regiónu Turniansky hrad a Zádielska tiesňava. Trasa zeleného variantu vedie v blízkosti ťažobného a priemyselného areálu a pokračuje poľnohospodárskou krajinou.

II. etapa „Moldava nad Bodvou - Šaca“

Začiatok úseku variantných riešení je v navrhovanej mimoúrovňovej križovatke Moldava nad Bodvou a koniec úseku je v mieste jestvujúcej mimoúrovňovej križovatky Šaca rýchlostnej cesty R2 s cestou I/16 (I/50). Územie je intenzívne poľnohospodársky využívané s dominanciou ornej pôdy s malým zastúpením

Základná charakteristika a parametre študovaných variantov je nasledovná:

UKAZOVATEĽ	VARIANT	
	modrý	zelený
Celková dĺžka trasy (km)	31,615	31,336
Kategória cesty	R 24,5/120 (100)	R 24,5/120 (100)
Kategória cesty v polovičnom profile	R 11,5/100	R 11,5/100
Počet križovatiek (ks)	3	3
Počet mostov (km)	2,912	1,497
Protihlukové steny (m)	6 200	4 320
Plocha vozovky (trasa R2+vetvy križovatiek) (m ²)	671 504	677 704
Plocha vozovky – polovičný profil (trasa R2+vetvy križovatiek) (m ²)	350 306	353 652
Plocha mostov – plný profil (m ²)	73 209	33 386
Plocha mostov – polovičný profil (m ²)	42 318	21 586
Trvalý záber pozemkov – plný profil (m ²)	1 684 400	1 608 500
Trvalý záber pozemkov – polovičný profil (m ²)	1 122 935	1 072 335

Základné údaje modrého variantu sú nasledovné:

- kategória rýchlostnej cesty R2 R 24,5 / 120 (100), polovičný profil R11,5/100
- začiatok úseku km 0,000 000 (odpojením od cesty I/16 (I/50)
- koniec úseku 31,614 816 km (MÚK Šaca)
- dĺžka trasy 31,336 km
- Z toho mosty 2,912 km
- Cesta mimo mostov 28,424 km
- Cesta v násype 23,377 km
- Minimálny polomer smerového oblúka 720 m
- Maximálny pozdĺžny sklon nivelety 2,50 %

Na rýchlostnej ceste R2 v modrom variante sú navrhnuté nasledovné mimoúrovňové križovatky :

- „Turňa nad Bodvou“, napojenie na cestu I/16
- „Moldava nad Bodvou, prepojenie s cestu I/16
- „Šaca“ na konci úseku.

Ostatné cesty sú riešené mimoúrovňovo ponad a popod rýchlostnú cestu R2. V katastrálnom území Drienovec sa uvažuje s umiestnením veľkého odpočívadla.

Základné údaje zeleného variantu sú nasledovné:

- kategória rýchlostnej cesty R2 R 24,5 / 120 (100), polovičný profil R11,5/100
- začiatok úseku km 0,000 000 (odpojením od cesty I/16 (I/50)
- koniec úseku 31,614 816 km (MÚK Šaca)
- dĺžka trasy 31,614 km
- Z toho mosty 1,497 km
- Cesta mimo mostov 30,117 km

- Cesta v násype 18,523 km
- Minimálny polomer smerového oblúka 720m
- Maximálny pozdĺžny sklon nivelety 1,35%

Na rýchlostnej ceste R2 v zelenom variante sú navrhnuté nasledovné mimoúrovňové križovatky :

- „Turňa nad Bodvou“, napojenie na c.III/3299 (III/050168)
- „Moldava nad Bodvou, prepojenie s c.I/16 (I/50)
- „Šaca“ ukončenie úseku.

Ostatné cesty sú riešené mimoúrovňovo ponad a popod rýchlostnú cestu R2. V katastrálnom území Drienovec sa uvažuje s umiestnením veľkého odpočívadla.

Súbežná cesta je v úseku Včeláre – Šaca vedená po jestvujúcej ceste I/16 (I/50), ktorá tvorí prepojenie Českej republiky a Ukrajiny. V predmetnom území Včeláre – Šaca je zároveň súčasťou európskych dopravných koridorov E58 a E571. V súčasnosti je cesta I/16 vybudovaná v kategórii C 11,5/80. Cesta I/16 prechádza v riešenom úseku intravilánom obce Včeláre, Dvorníky, Turňa nad Bodvou, Drienovec, Moldava nad Bodvou, Čečejevce, Šaca. Križovatky s cestami III. triedy, ako aj s cestou II/550, sú riešené úrovňovo.

Mostné objekty

Smerové a výškové vedenie mostov súvisí s navrhovanou rýchlostnou cestou (cestou resp. komunikáciou) prebiehajúcou na moste. Typ mosta, jeho dĺžka a rozpätie polí, je závislá od charakteru premiestňovaných prekážok, terénnych a geologických podmienok. Vlastný návrh mostných konštrukcií bol vykonaný v zmysle STN 73 6201. Návrh mostných objektov rešpektuje prejazdne gabarity premostovaných dopravných trás v zmysle STN 73 6201 a v prípade premostenia vodných tokov je potrebné previesť Q100 s požadovanou rezervou.

Mostné objekty sú navrhnuté z bežných, v súčasnosti používaných, technológií. Mostné objekty nachádzajúce sa v blízkosti mestských častí je vhodné architektonicky dotvoriť tvarom nosnej konštrukcie a atypickým príslušenstvom.

Pri mostných objektoch nad vodnými tokmi je potrebné uvažovať s úpravou tokov v minimálnom rozsahu so spevnením dna a brehov v zmysle platných STN. Na mostoch ponad komunikácie, resp. na mostoch nad rýchlostnou cestou R2, je potrebné svahy zárezov pod nosnou konštrukciou v zmysle STN spevniť (napr. dlažbou).

Dĺžky mostov sú navrhnuté tak, aby ich polia rešpektovali šírkové usporiadanie premostovaných prekážok a následne vyhovel ostatným nutným konštrukčným opatreniam. Revízne chodníky a podchodné výšky na mostoch a v podjazdoch spĺňajú požiadavky STN 73 6201. Pre optimalizáciu návrhu je potrebné vykonať podrobnejší geologický prieskum dotknutého územia.

Modrý variant si vyžiada výstavbu 40 mostných objektov, zelený 41.

Vyvolané investície sú nasledovné:

UKAZOVATEĽ	MODRÝ VARIANT	ZELENÝ VARIANT
Nová účelová komunikácia (m)	0	1450
Úprava STL plynovodu (m)	887	820
Úprava VTL plynovodu (m)	545	3850
Úprava diaľkového vodovodu (m)	1800	80
Úprava miestneho vodovodu (m)	3175	1330
Úprava elektrického vedenia – VVN (m)	1980	2960
Úprava elektrického vedenia – VN (m)	7856	5125

Úprava elektrického vedenia – NN (m)	215	205
Preložka elektrických stĺpov (ks)	5	1
Úprava telekomunikačného vedenia (m)	4858	70
Úprava hydromeliorácií (m)	1155	931
Úprava hydromeliorácií (m ²)	368700	195100
Preložka kanalizácií (m)	300	210
Premostenie ropovodu (m)	0	12
Ochrana vedenia ropovodu (m)	250	0

Protihlukové opatrenia vo forme protihlukových clôn sú podľa aktualizácie hlukovej štúdie (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2016) navrhnuté nasledovne:

Modrý variant

Protihluková stena	Staničenie v km	poloha	osadenie	dĺžka v m	výška v m	plocha v m ²
Úsek Včeláre – Moldava nad Bodvou						
PHS 1	6,900 – 7,500	vľavo	na teréne	600	4,0	2400
PHS 2	6,900 – 7,300	vpravo	na teréne/moste	400	4,0	1600
	7,300 – 7,800	vpravo	na teréne/moste	500	3,0	1500
	spolu			900		3100
PHS3	14,700 – 15,000	vľavo	na teréne	300	3,5	1050
Úsek Včeláre – Moldava nad Bodvou - Šaca						
PHS 1	15,000 - 15,900	vľavo	na teréne/moste	900	3,5	2400
	15,900 – 16,400	vľavo	na teréne/moste	500	4,0	2000
	16,400 – 16,550	vľavo	na teréne	150	3,5	525
	spolu			1550		4925
PHS 2	15,900 – 16,400	vpravo	na teréne/moste	500	4,0	2000
	16,400 – 16,500	vpravo	na teréne	100	3,0	300
	spolu			600		2300
PHS 3	17,150 – 18,500	vpravo	na teréne	1350	3,0	4050
PHS 4*	24,300 – 24,800	vpravo	na teréne	500	3,0	1500
PHS 5	30,800 – 31,200	vľavo	na teréne	400	3,0	1200

* - Odporúča sa ponechať pri cestnej komunikácii priestor na ich neskoršiu realizáciu. Protihlukové opatrenia sa navrhnu až na základe monitoringu hlukovej záťaže v dotknutom chránenom priestore okolia cestnej komunikácie, alebo na základe iných skutočností, ktoré môžu byť dôvodom pre ich realizáciu (napr. zmena ÚPN a pod.)

Zelený variant

Protihluková stena	Staničenie v km	poloha	osadenie	dĺžka v m	výška v m	plocha v m ²
Úsek Včeláre – Moldava nad Bodvou						
PHS 1	12,450 – 13,150	vľavo	na teréne	700	3,0	2100
Úsek Moldava nad Bodvou - Šaca						
PHS 1	15,800 – 16,150	vľavo	na teréne/moste	350	3,0	1050
PHS 2	17,600 – 18,870	vľavo	na teréne	1270	3,0	3300
PHS 3	20,800 – 25,100	vľavo	na teréne/moste	900	3,0	2700
PHS 4	24,400 – 25,100	vpravo	na teréne	700	3,0	3100
PHS 5	31,100 – 31,500	vľavo	na teréne	400	3,0	1200

Úsek Moldava nad Bodvou – Šaca (modifikácia zeleného variantu v zmysle požiadaviek obce Mokrance)						
PHS 3	17,450 – 19,000	vľavo	na teréne/moste	1550	2,0	3100

V úseku rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca je navrhnuté 1 veľké pravostranné odpočívadlo v k.ú, Drienovec, ktoré bude obsahovať:

- plochu pre výhľadovú čerpaciu stanicu pohonných hmôt na vstupe na odpočívadlo,
- objekt rýchleho občerstvenia,
- odstavené plochy pre osobné vozidlá,
- odstavné plochy pre autobusy,
- odstavné plochy pre nákladné vozidlá,
- plochy pre pasívny odpočinok a detské ihrisko,
- oddychová zóna pre aktívny oddych,
- chodníky a plochy zelene,
- zariadenia pre deti a zariadenia pre dospelých,
- priestor pre psov,
- lavičky,
- zastrešené lavice so stolmi.

Kanalizácia

Celkový systém odvodnenia zahŕňa odvodnenie pláne, vozovky a príľahlé cestné svahy. Odvodnenie pláne vozovky bude zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Vody z povrchového odtoku z vozovky (zrážkové vody) budú zachytávané vodotesnými rigolmi a vpustami do cestnej kanalizácie, ktorá bude vybudovaná v celej dĺžke navrhovanej rýchlostnej cesty. Umiestnená bude v strednom deliacom páse vozovky.

Smerové a výškové parametre navrhovanej rýchlostnej cesty a mostné objekty budú deliť cestnú kanalizáciu na úseky, na najnižších miestach, v ktorých budú vody prečisťované v odlučovačoch ropných látok (ORL) a prečistené na požadovanú úroveň budú kanalizačným potrubím odvedené do recipientov. Koncentrácie NEL na výstupe by nemali prekračovať hodnotu 0,1 mg/l.

III. Popis priebehu posudzovania

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vypracoval Dopravoprojekt, a.s., Bratislava v máji 2016 podľa prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej ako „zákon“) a podmienok stanovených v rozsahu hodnotenia a navrhovateľ odovzdal ju 25.06.2016 príslušnému orgánu Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, Odboru environmentálneho posudzovania (ďalej ako „MŽP SR“) v písomnej forme a elektronickej verzii.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení (komu bola správa o hodnotení zaslaná a akým spôsobom sa zverejnila)

MŽP SR zverejnilo správu o hodnotení na svojom webovom sídle dňa 01.07.2016 a dňa 06.07.2016 bola zaslaná na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, povolujuúcemu orgánu, dotknutému orgánu a dotknutým obciam.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Bolo uskutočnených 7 verejných prerokovaní.

25.07.2016 v obci Dvorníky - Včeláre (o 15,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Dvorníky – Včeláre, Hrhov, Host'ovce a Zádiel. Okrem starostu obce Dvorníky - Včeláre p. Csabu Simkóa sa ho zúčastnili 3 obyvatelia obce Dvorníky – Včeláre.

Správu o hodnotení predstavil a vplyvy rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlil jej spracovateľ Ing. Longa z firmy Dopravoprojekt, a.s. Na otázky zástupcu obcí a občanov odpovedali zástupca Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Čierny z Investičného odboru Prešov a zástupca firmy Dopravoprojekt, a.s. Ing. Longa. Následne prebiehala diskusia, v rámci ktorej boli zodpovedané nasledovné otázky:

- Ako bude prebiehať výkup pozemkov?
- Kedy je plánovaná výstavba rýchlostnej cesty R2?
- Ako postupuje príprava tunela Soroška?
- Ako je riešená a kde bude umiestnená mimoúrovňová križovatka v súvislosti s Cementárňou Turňa?
- Ako bude riešený úsek od Včelár na Hrhov, kde často fúka a vyvracia kamióny?

25.07.2016 v obci Turňa nad Bodvou (o 17,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obec Turňa nad Bodvou. Zúčastnil sa ho starosta obce Mgr. Atilla Oravec a 6 obyvateľov.

Správu o hodnotení predstavil a vplyvy rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlil jej spracovateľ Ing. Longa z firmy Dopravoprojekt, a.s. Na otázky zástupcu obcí a občanov odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Šima a Ing. Čierny z Investičného odboru Prešov a zástupca firmy Dopravoprojekt, a.s. Ing. Longa. Následne prebiehala diskusia, v rámci ktorej bola zodpovedaná otázka týkajúca sa vybraného optimálneho variantu.

Na verejnom prerokovaní prednosta obecného úradu Alexander Varga a starosta obce Mgr. Atilla Oravec podotkli, že preferujú a požadujú zelený variant. Súhlasia s križovatkou MÚK Turňa na ceste III/3299, ktorá umožní odklon kamiónov z cementárne Turňa a kameňolomu mimo ich obec.

25.07.2016 v obci Moldava nad Bodvou (o 19,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Moldava nad Bodvou a Drienovec. Zúčastnil sa ho starosta obce Drienovec Ing. Tibor Kočiš, 4 obyvatelia mesta Moldava nad Bodvou a 4 obyvatelia obce Drienovec.

Správu o hodnotení predstavil a vplyvy rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlil jej spracovateľ Ing. Longa z firmy Dopravoprojekt, a.s. Na otázky zástupcu obcí a občanov odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Šima a Ing. Čierny z Investičného odboru Prešov a zástupca firmy Dopravoprojekt, a.s. Ing. Longa. Následne prebiehala diskusia, v rámci ktorej boli zodpovedané nasledovné otázky:

- Je súvislosť medzi Terminálom integrovanej osobnej prepravy (pozn. prestupné miesto z autobusov na železničnú dopravu a naopak) a modrým variantom?
- Ako je to s pozemkami pod rýchlostnou cestou?
- Je možné do Správy o hodnotení nahliadnuť?
- Kto rozhoduje o tom, aký variant bude vybratý? Od čoho závisí, ktorý variant pôjde? Je modrý variant v trase súčasnej cesty?

- Bude zachovaný prístup na pozemky po predelení katastra obce Drienovec rýchlostnou cestou R2? Ako sa bude prechádzať cez rýchlostnú cestu na druhú stranu a koľko bude prejazdov?
- Aké budú vplyvy a obmedzenia počas výstavby rýchlostnej cesty?
- Kedy sa plánuje začatie a ukončenie výstavby?
- Kedy bude až po Bratislavu vybudovaná rýchlostná cesta R2?

26.07.2016 v obci Mokrance (o 15,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obec Mokrance. Zúčastnila sa ho starostka obce Mgr. Mária Lacková a 10 občanov.

Správu o hodnotení predstavil a vplyvy rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlil jej spracovateľ Ing. Longa z firmy Dopravoprojekt, a.s. Na otázky zástupcu obcí a občanov odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Šima a Ing. Čierny z Investičného odboru Prešov a zástupca firmy Dopravoprojekt, a.s. Ing. Longa. Následne prebiehala diskusia, v rámci ktorej boli zodpovedané nasledovné otázky:

- V akom štádiu prípravy je tunel Soroška?
- Budú zachované poľné cesty?
- Ako reálny je prezentovaný termín realizácie rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca?
- Ako bude uskutočnené napojenie na rýchlostnú cestu pri Moldave nad Bodvou, existuje viac variantov?

V rámci diskusie p. starostka privítala prezentovaný odklon trasy zeleného variantu ďalej od obce prezentovaný Národnou diaľničnou spoločnosťou a.s. ako subvariant zeleného variantu v km 16,90 až km 20,40.

Ing. Alexander Szalay ml. v rámci svojho príspevku konštatoval, že križovatka (napojenie na rýchlostnú cestu pri Moldave nad Bodvou) je na zlom mieste a obec Mokrance a celé okolie bude aj naďalej chodiť po starej ceste. Navrhoval by prepojenie Moldavy na rýchlostnú cestu R2 medzi fotovoltaičkou elektrárnou, priemyselným parkom a obcou Mokrance. Pani starostka podotkla, že toto riešenie privádzača medzi priemyselným parkom a obcou Mokrance by bolo umiestnené blízko obce so všetkými negatívnymi dôvodmi pre obec ako sú napr. hluk a emisie a s týmto riešením by nesúhlasila.

25.07.2016 v obci Cestice (o 17,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obec Cestice. Zúčastnil sa ho starosta obce Ing. Róbert Grešo a 10 občanov.

Správu o hodnotení predstavil a vplyvy rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlil jej spracovateľ Ing. Longa z firmy Dopravoprojekt, a.s. Na otázky zástupcu obcí a občanov odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Šima a Ing. Čierny z Investičného odboru Prešov a zástupca firmy Dopravoprojekt, a.s. Ing. Longa. Následne prebiehala diskusia, v rámci ktorej boli zodpovedané nasledovné otázky:

- Je už rozhodnuté o variante rýchlostnej cesty, ktorý pôjde?
- Ako sa budú riešiť dopady vplyvu hluku a emisií?
- Prečo sa vedie rýchlostná cesta R2 tak blízko pri obci a nebola posunutá vyššie, ďalej od obce?

V ďalšom pokračovaní diskusie vystúpil starosta obce p. Ing. Róbert Grešo, ktorý sa prihovril zato, aby rýchlostná cesta rešpektovala pozemkové úpravy a zároveň bola zapustená do terénu a prístupová cesta do obce by išla po rovine tak ako v súčasnosti. Po diskusii nesúhlasí s odsunom smerovej trasy cesty z dôvodu, že už sú schválené pozemkové úpravy. Požaduje zmenu výškového vedenia trasy rýchlostnej cesty R2 a to vloženie do terénu.

V rámci diskusie p. Vladimíra Takáčová predniesla príspevok, ktorým požaduje rýchlostnú cestu pri križovaní s prístupovou cestou do obce viesť po moste, čiže naopak, ako je teraz navrhované. Argumentuje silným privalovým dažďom, kedy prvé domy v obci vytápa. Spomenula, že rýchlostná cesta bude iba pre kamióny a nie pre nich, rýchlostnú cestu chce viesť na opačnej strane obce cez les, nechce mať diaľnicu pod oknami. Ďalej navrhuje zrušenie súčasne prístupovej cesty smerujúcej na cestu I. triedy, aby nesmerovala celá súčasná doprava do obce okolo jej domu a vyasfaltovanie súčasných poľných ciest v smere na Čečejevce a Veľkú Idu, ktoré by slúžili ako prístupové cesty do obce. Zástupcovia NDS, a.s. odpovedali, že tieto otázky sa netýkajú problematiky rýchlostnej cesty a riešenie nie je v ich kompetencii.

Na záver verejného prerokovania zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. prisľúbili, že preveria v ďalšom stupni projektovej dokumentácie možnosť zmeny smerového a výškového vedenia trasy rýchlostnej cesty R2.

Obec Cestice, Obecný úrad, súp. č. 89, 044 71 Cestice (list č. 228/2016 zo dňa 11.08.2016)

Starosta obce žiada opraviť v zázname z verejného prerokovania text nasledovne:

„Po diskusii nesúhlasí s odsunom smerovej trasy cesty z dôvodu, že už sú schválené pozemkové úpravy. Požaduje zmenu výškového vedenia trasy rýchlostnej cesty R2 a to vloženie do terénu.“

25.07.2016 v Mestskej časti Košice – Šaca (o 19,00 hod)

Verejné prerokovanie bolo určené pre mesto Košice, MČ Košice – Šaca a obec Veľká Ida. Zúčastnila sa ho starosta MČ Košice – Šaca Ing. Daniel Petrík, zástupkyňa Mestského úradu Košíc Zuzana Tešliarová a 5 občanov.

Správu o hodnotení predstavil a vplyvy rýchlostnej cesty na životné prostredie vysvetlil jej spracovateľ Ing. Longa z firmy Dopravoprojekt, a.s. Na otázky zástupcu obcí a občanov odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Šima a Ing. Čierny z Investičného odboru Prešov a zástupca firmy Dopravoprojekt, a.s. Ing. Longa. Následne prebiehala diskusia, v rámci ktorej boli zodpovedané nasledovné otázky:

- Ako je to s napojením oblasti Ludvíkov Dvor na rýchlostnú cestu R2?
- Ako sa dostane motorista z mimoúrovňovej križovatky Šaca z Moldavy nad Bodvou do Šace?
- Kedy bude ďalší stupeň projektovej dokumentácie a bude mestská časť kontaktovaná?
- Kedy sa dokončí rýchlostná cesta R2 Šaca – Košické Olšany? Je predpoklad, že po jej dokončení sa začne stavať aj úsek Včeláre – Šaca?
- Kedy bude prebiehať majetkoprávne vysporiadanie na úseku R2 Šaca – Košické Olšany?
- V ktorom km budú protihlukové steny?

27.07.2016 v obci Čečejevce (o 15,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obec Čečejevce. Zúčastnil sa ho starosta obce Ing. Július Pelegrin a 17 občanov.

Verejné prerokovanie uviedol a Správu o hodnotení vysvetlil Ing. Čierny z Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s.. Na otázky odpovedali zástupcovia Národnej diaľničnej spoločnosti a.s. Ing. Čierny a Ing. Haľko z Investičného odboru Prešov. V rámci diskusie boli zodpovedané nasledovné otázky:

- Kedy sa plánuje začiatok výstavby?
- Koľko mostov je v trase? V akej dĺžke sú jednotlivé mosty?
- Ktorý z 2 prezentovaných variantov je najvýhodnejší?

- Ako ďaleko je rýchlostná cesta od obytných domov?
- Z ktorej strany je začiatok výstavby?
- Kde sa uvažuje s križovatkami?
- Ako bude riešené prepojenie rýchlostnej cesty R2 na R4?
- Ako bude napojený U.S. Steel na rýchlostnú cestu a kedy?
- Cez Sorošku sa plánuje tunel alebo aké bude riešenie?
- Ako to bude s cestami, po ktorých bude prechádzať stavenisková nákladná doprava?
- Počíta sa v zelenom variante pri Čečejevciach s protihlukovou stenou a v akej dĺžke?
- Robí sa monitoring alebo nejaká hluková štúdia?
- Nebolo by lepšie spojenie cez juh a nie severnou trasou cez Žilinu?

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

V zmysle § 35 zákona boli do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na MŽP SR nižšie uvedené písomné stanoviská (uvedené chronologicky):

Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava (*e-mailová komunikácia zo dňa 14.07.2016*)

Združenie domových samospráv e-mailom požiadavku, aby boli v záverečnom stanovisku uvedené subjekty dotknutej verejnosti a zároveň pripomienky, ktoré si uplatnili v zisťovacom konaní.

Vladimíra Takáčová, Cestice 2 044 71 Čečejevce - zástupca 68 obyvateľov obce Cestice. (*list zo dňa 31. 07. 2016*)

Žiadajú posunutie trasy – oddialenie od Cestíc.

Okresný úrad Rožňava, pozemkový a lesný odbor (*list č. OU-RV-PLO-2016/008496-002 zo dňa 15.07.2016*)

Uvádzajú, že z hľadiska ochrany a využívania poľnohospodárskej pôdy nemajú k správe o hodnotení námietky.

Okresný úrad Košice - okolie, odbor krízového riadenia (*list č. OU-KS-OKR-2016/009291 zo dňa 18.07.2016*)

Uvádzajú, že z hľadiska požiadaviek civilnej ochrany nemajú k správe o hodnotení pripomienky.

Okresný úrad Košice, odbor krízového riadenia (*list č. OU-KE-OKR-2016/005126/244 zo dňa 18.07.2016*)

Uvádzajú, že z hľadiska požiadaviek civilnej ochrany nemajú k správe o hodnotení pripomienky.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry, Nám. Slobody 6, P.O.Box 100, 810 05 Bratislava (*list č. 19602/2016/C231-SCDPK/44942 zo dňa 19.07.2016*)

Oznamuje, že nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení a v súlade so závermi komplexného posúdenia považujú zelený variant s navrhovanou modifikáciou za optimálny variant.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor štátnej geologickej správy, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava (list č. 41431/2016 zo dňa 25.07.2016)

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor štátnej geologickej správy, upozorňuje na nasledovné skutočnosti:

- v k.ú. Hrhov, Včeláre, Dvorníky, Host'ovce, Turňa nad Bodvou, Drienovec, Moldava nad Bodvou, Budulov, Mokrance, Čečejevce, Cestice, Veľká Ida, Železiarne a Šaca v zóne plánovanej výstavby sú evidované skládky odpadov,
- prítomnosť environmentálnych záťaží EZ: KS (004) / Dvorníky – Včeláre – skládka Včeláre I, K2 (002) / Košice – Šaca – areál U. S. Steel, K2 (002) / Košice – Šaca – U. S. Steel – Suchá Halda, K2 (003) / Košice – Šaca – okolie areálu U. S. Steel,
- podľa § 20 ods. 3 zákona 569/2007 Z.z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov vymedzuje ako riziká stavebného využitia územia: výskyt stredného radónového rizika – nutnosť posúdiť využitie zákona z hľadiska zákona č. 355/2007 Z.z. a vyhlášky MZ SR č. 528/2007 Z.z.

Okresný úrad Rožňava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Ernesta Rótha 30, 048 01 Rožňava (list č. OU-RV-OSZP-2016/008572 zo dňa 25.07.2016)

Ku správe o hodnotení nemajú pripomienky a za najvhodnejší variant považujú zelený variant.

Z hľadiska štátnej ochrany prírody a krajiny nemá k správe o hodnotení zásadné pripomienky. Upozorňuje na to, aby bola zabezpečená voľná migrácia živočíchov použitím priepustov, mostových podchodov a ekologických mostov – nadchodov.

Z hľadiska štátnej správy odpadového hospodárstva nemá k správe o hodnotení zásadné pripomienky. Navrhuje zelený variant.

Z hľadiska štátnej správy ochrany ovzdušia nemá k správe o hodnotení zásadné pripomienky. Odporúčajú zelený variant.

Z hľadiska štátnej vodnej správy považujú za najvhodnejší zelený variant.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Košice, Štefánikova 50/A, 040 00 Košice (list č. 19917/2016/D404-ÚVHR/48697 zo dňa 28.07.2016)

Oznamuje, že súhlasí so správou o hodnotení a odporúča zelený variant.

Obyvatelia obce Cestice, Cestice 2, 044 71 Čečejevce (list zo dňa 31.07.2016)

68 obyvateľov svojimi podpismi vo svojej žiadosti opätovne upozorňujú na možnosti prehodnotenia trasy predmetného úseku R2 v blízkosti ich obce. Žiadajú, aby boli prehodnotené nimi navrhované modifikácie, na ktoré už upozorňovali. Jedná sa o:

- Žltý variant: navrhované riešenie prechádza na severnú stranu cesty I. triedy I/50 hneď za mestskou časťou Košice - Šaca pred existujúcim priemyselným parkom Veľká Ida. Pokračuje severne pozdĺž cesty I/50 až po obec Čečejevce, kde sa napája na navrhovaný modrý variant trasy. Podľa nich je tento variant najkratší a investične najvýhodnejší, ale na verejnom prerokovaní bol bez presvedčivých argumentov zamietnutý.
- Červený variant: navrhované riešenie je posunuté južnejšie oproti súčasnému návrhu. Za mestskou časťou Košice – Šaca sleduje návrh trasy návrhu, no zhruba od polovice trasy Košice – Šaca – Cestice sa odkláňa na juh, prechádza cez železničnú trať, pretína cestu Cestice – Komárovce zhruba v polovičnej vzdialenosti od oboch obcí a ďalej pokračuje južne pozdĺž železničnej trate až po obec Mokrance. Podľa nich sa jedná o druhý najoptimálnejší variant, ale navrhovateľ ho odmietol s argumentáciou, že zasahuje do chráneného vtáčieho územia južne od obce Čečejevce, čo obyvatelia

neuznávajú.

- Oranžový variant: navrhované riešenie kríženia R2 a prístupovej cesty III. triedy od obce Cestice posúva o cca 200 - 300 m smerom k ceste I/50 a tým aj zväčšeniu navrhovaných polometrov oblúkov, čo prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky a celkovému vyrovnaniu tejto časti trasy so súčasným zapustením R2 do zeme cca 2-3 m v mieste kríženia na oboch stranách prístupovej cesty III. triedy v dĺžke cca 200 - 300 m západne od tejto cesty a cca 500 - 600 m východne od nej. Uvádzajú, že iba tento ich návrh bol predmetom rokovania, ale z ich pohľadu ide iba o malé úpravy existujúceho návrhu.

Svoju žiadosť doplnili o mapové vyjadrenie všetkých 3 variantov a podpisovou listinou.

Okresný úrad Košice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. *OU-KE-OCDPK-2016/032878-2* zo dňa 01.08.2016)

Uvedený odbor nemá pripomienky ku správe o hodnotení.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, sekcia majetku a infraštruktúry, Za kasárňou 3, 832 47 Bratislava (list č. *SEMaI-18-1514/2016* zo dňa 03.08.2016)

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

K stavbe majú tieto konkrétne požiadavky:

- V prípade výstavby mostného objektu 232 v km 27,706 zeleného variantu, ktorý je totožný s objektom 232 v km 27,427 modrého variantu môže dôjsť k prerušeniu rádioroleovej trasy Ozbrojených síl Slovenskej republiky Veľká Ida – Kojšova Hoľa. Ak cestné premostenie presiahne uvedenú nadmorskú výšku (250 m n.m.), žiadajú do nákladov zahrnúť prekládku existujúceho anténového systému.
- V prípade modrého variantu je potrebné zachovať stále osobitné zariadenia ministerstva obrany C 148.
- Je nutné rešpektovať (zachovať) ochranné pásma pozemných leteckých zabezpečovacích systémov v súlade s predpisom L14-OP a rozhodnutím SLI-332-8/LPZ.
- Je nutné zabezpečiť prejazdnosť prístupových ciest k vojenskému objektu Veľká Ida.
- Počas realizácie stavby zabezpečiť prejazdnosť cesty I/16 v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m (záujmové dôvody Ozbrojených síl Slovenskej republiky).
- Zabezpečiť na železničnej trati č. 160 Zvolen os. st. - Košice v plánovaných úsekoch záberu stavby prejazdnosť železničnej trate č. 160 minimálne v jednej železničnej koľaji alebo núdzovú prevádzku daného úseku s využitím obchádzkových železničných tratí a technických obmedzení.

Spôsob a možnosti prekládky RR spoja vojenskej správy je potrebné prerokovať so Základňou stacionárnych KIS, Olbrachtova 5, 911 01 Trenčín.

Okresný úrad Košice, odbor opravných prostriedkov, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. *OÚ-KE-OOP4-2016/033037* zo dňa 08.08.2016)

Uvádzajú, že v správe o hodnotení bol ako vhodnejší vyhodnotený zelený variant a zároveň upozorňujú, že je potrebné minimalizovať záber najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd, ktoré sú zákonom chránené, čo správa o hodnotení nerieši.

Okresný úrad Košice, katastrálny odbor, Južná trieda 82, 040 17 Košice (list č. *OU-KE-KO-2016/031846* zo dňa 08.08.2016)

Uvádzajú, že žiadosť o zaujatie stanoviska považujú za bezpredmetnú.

Obec Mokrance, Hlavná 38/42, 045 01 Mokrance, pošta Moldava nad Bodvou (list č. 319/2016 zo dňa 08.08.2016)

Obec Mokrance uvádza, že nakoľko bola akceptovaná požiadavka obce v otázke navrhovaného subvariantu zelenej trasy v km 17-20 s posunom cesty o 150 – 200 m od zastavanej časti obce a PVOD Mokrance súhlasilo s premostením časti úseku nad nezastavaným areálom PVOD Mokrance, nemá výhrady k predloženému zámeru.

Obec zároveň prikladá **stanovisko Ing. arch. Sándora Szalaya z 09.08.2016**, ktorý na základe informácie o projekte vyplývajúcej z verejného prerokovania v Mokranciach (27.07.2016) navrhuje premiestniť mimoúrovňovú križovátku medzi mesto Moldava nad Bodvou a obec Mokrance, čo dokumentuje priloženým obrázkom.

Obec Čečejevce, Obecný úrad, Buzická 55, 044 71 Čečejevce (list č. 194/2016 zo dňa 08.08.2016)

Obec Čečejevce:

- preferuje zelený variant,
- navrhuje podúrovňové križovanie cesty č. 3311 s rýchlostnou cestou R2 v km 20,520 alebo bližšie k mostu nad Čečejevským potokom (týmto riešením by sa predišlo prejazdu poľnohospodárskych mechanizmov PD Čečejevce z južnej časti obce cez intravilán obce, konkrétne cez Buzickú ulicu),
- žiada prehodnotiť možnosť napojenia cesty III/050180 na rýchlostnú cestu R2 južne od železničnej trate v Čečejevciach cca v km 21,565 (kvôli odľahčeniu dopravy v intraviláne obce od frekventovanej kamiónovej dopravy).

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava (list č. 40172/2016 zo dňa 09.08.2016)

S ohľadom na ochranu vodných pomerov, vodných zdrojov a dodržanie ich ochranných pásiem v predmetnom území, sa sekcia vôd prikláňa k preferovanému zelenému variantu.

Mesto Košice, referát životného prostredia a energetiky (list č. A/2016/00385-9 zo dňa 09.08.2016, e-mailová komunikácia zo dňa 11.08.2016)

Mesto Košice uvádza, že nemá námietky voči navrhovanej činnosti, oba varianty považuje z hľadiska mestskej časti Košice – Šaca za takmer identické z hľadiska environmentálnych vplyvov. Celkovo za mierne výhodnejší považujú zelený variant v území okresu Košice – okolie (k.ú. Cestice a k.ú. Čečejevce), ktorého priebeh priamo nadväzuje na úsek stavby v MČ Košice – Šaca.

Žiadajú v ďalšom stupni projektovej dokumentácie dať do súladu trasu odporúčaného variantu rýchlostnej cesty R s ÚPN mesta Košice aj VÚC Košického samosprávneho kraja, s ktorou v súčasnosti nie je v súlade (navrhovaná trasa zasahuje do miest, kde sa predpokladá výskyt priemyselnej výroby v priestore MÚK Šaca).

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28 B, 974 01 Banská Bystrica (list č. ŠOP SR / 2921 / 2016 zo dňa 10.08.2016)

Z hľadiska záujmov ochrany prírody má k správe o hodnotení vrátane Primeraného posúdenia viaceré výhrady, nedostatky požadujú odstrániť a obe dokumentácie opätovne predložiť na vyjadrenie.

Nakoľko absentujú zmierňujúce opatrenia pre druhy dotknuté v CHVÚ Košická kotlina (jedná sa cca 10 ha lovísk), navrhujú nasledovné:

- revitalizovať mokrad' na parcele č. KN – C 835 v k.ú. Chym na ploche 1 – 2 ha po dohode so SOP SR a vlastníkom,

- zatravníť 7 ha pozemkov v CHVÚ Košická kotlina v k.ú. Perín alebo v k.ú. Vyšný Lánec po dohode s vlastníkom (vo svojom stanovisku uvádzajú konkrétne čísla parciel, na ktorých je správcom pozemkov Slovenský pozemkový fond).

Z hľadiska intenzívneho migračného pohybu veľkých cicavcov, dravcov a sôv a iných živočíchov, je nutné v prvom rade umožniť bezpečný prechod živočíchov cez cestu po ekodukte a zabezpečiť priechodnosť mostných objektov pre drobné mäsožravce.

V blízkom okolí cesty R2 nevysádzať žiadne stromy a kroviny, priestory nechať zatravnené.

Mestská časť Košice – Šaca, Železiarská 9, 040 15 Košice – Šaca (list č. 831/2016/PRED/Iž zo dňa 10.08.2016)

Uvádzajú, že za vhodnejší považujú zelený variant.

Obec Cestice, Obecný úrad, súp. č. 89, 044 71 Cestice (list č. 228/2016 zo dňa 11.08.2016)

Starosta obce žiada opraviť v zázname z verejného prerokovania rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca (26.07.2016) nasledovné:

namiesto „Po diskusii súhlasí s občanmi ohľadom odsunu trasy rýchlostnej cesty od obce aj napriek pripomienke NDS, že už sú schválené pozemkové úpravy v katastri obce a zmena trasy by sa narušila“ má byť správne uvedené „Po diskusii nesúhlasí s odsunom smerovej trasy cesty z dôvodu, že už sú schválené pozemkové úpravy. Požaduje zmenu výškového vedenia trasy rýchlostnej cesty R2 a to vložením do terénu.“

Okresný úrad Košice - okolie, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hroncova 13, 041 70 Košice (list č. OU-KS-OSZP-2016/009338 zo dňa 11.08.2016)

Na základe stanoviska úseku štátnej vodnej správy, odpadového hospodárstva a ochrany ovzdušia k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Okresný úrad Košice - okolie, odbor starostlivosti o životné prostredie, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP, Komenského 52, 041 26 Košice (list č. OU-KE-OSZP3-2016/032603-3 zo dňa 02.09.2016)

Na základe stanoviska úseku štátnej vodnej správy, odpadového hospodárstva a ochrany ovzdušia k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Úrad Košického samosprávneho kraja, Námestie maratónu mieru 1, 042 66 Košice (list č. 4317/2016/ORRUPŽP/21546 zo dňa 12.08.2016)

Súhlasí s odporúčaným zeleným variantom.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava (list č. 2203/2016-2.1 zo dňa 16.08.2016)

Z hľadiska záujmov ochrany prírody majú ku správe o hodnotení vrátane Primeraného posúdenia viaceré výhrady. Odporúčajú posúdenie vplyvov dopracovať o nasledovné:

- doplniť údaje o migračných trasách živočíchov a návrhy umiestnenia stavieb zabezpečujúcich migračnú priechodnosť týmto živočíchom vrátane ich stručného popisu,
- doplniť posúdenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na predmety ochrany územia európskeho významu Horný vrch (SKUEV0356), biotopy flóry, chránené územia národnej sústavy a prvky územného systému ekologickej stability,
- doplniť kvantitatívne posúdenie v rámci Primeraného posúdenia,
- doplniť územný a časový rozvrh monitorovacích prvkov,

- doplniť zmiernujúce opatrenia, ktoré navrhovateľ konzultoval so ŠP SR,
- doplniť podrobnejšie zmiernujúce opatrenia pre predmety ochrany CHVÚ Slovenský kras (SKCHVU027)
- doplniť podrobnejšie zmiernujúce opatrenia pre predmety ochrany CHVÚ Košická kotlina (SKCHVU009), napr.:
 - revitalizovať mokrad' na parcele č. KN – C 835 v k.ú. Chym na ploche 1 – 2 ha po dohode so SOP SR a vlastníkom,
 - zatrávniť 7 ha pozemkov v CHVÚ Košická kotlina v k.ú. Perín alebo v k.ú. Vyšný Lánec po dohode s vlastníkom (vo svojom stanovisku uvádzajú konkrétne čísla parciel, na ktorých je správcom pozemkov Slovenský pozemkový fond).
- Nevysádzať žiadne stromy a kroviny v okolí cesty R2.

Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-KE-OSZPI-2016/031853 zo dňa 22.08.2016)

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie požaduje doplniť správu o hodnotení v znení pripomienok úseku štátnej ochrany prírody, ktoré boli ministerstvu zaslané aj prostredníctvom ŠOP SR Banská Bystrica.

Za úsek ochrany prírody a krajiny má k správe o hodnotení vrátane Primeraného posúdenia viaceré výhrady, nedostatky požadujú odstrániť a obe dokumentácie opätovne predložiť na vyjadrenie.

Nakoľko absentujú zmiernujúce opatrenia pre druhy dotknuté v CHVÚ Košická kotlina (jedná sa cca 10 ha lovísk), navrhujú nasledovné:

- revitalizovať mokrad' na parcele č. KN – C 835 v k.ú. Chym na ploche 1 – 2 ha po dohode so SOP SR a vlastníkom,
- zatrávniť 7 ha pozemkov v CHVÚ Košická kotlina v k.ú. Perín alebo v k.ú. Vyšný Lánec po dohode s vlastníkom (vo svojom stanovisku uvádzajú konkrétne čísla parciel, na ktorých je správcom pozemkov Slovenský pozemkový fond).

Z hľadiska intenzívneho migračného pohybu veľkých cicavcov, dravcov a sôv a iných živočíchov je nutné v prvom rade umožniť bezpečný prechod živočíchov cez cestu po ekodukte a zabezpečiť priechodnosť mostných objektov pre drobné mäsožravce.

V blízkom okolí cesty R2 nevysádzať žiadne stromy a kroviny, priestory nechať zatrávnené.

Výrubu vegetácie treba realizovať mimo vegetačné obdobie.

Lokalizáciu stavebných dvorov, depónií a prípadných zemníkov je nutné vopred konzultovať so ŠOP SR RCOP Prešov a ŠOP SR Správou NP Slovenský kras.

Za úsek štátnej vodnej správy nemá pripomenky.

Za úsek štátnej správy ochrany ovzdušia sa prikláňajú k zelenému variantu za predpokladu modifikácie trasy v obci Mokrance.

Za úsek štátnej správy odpadového hospodárstva súhlasí s predloženou správou o hodnotení.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok podľa § 36 zákona vypracovala doc. RNDr. Katarína Pavličková, CSc. zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 157/97-OPV v septembri 2016.

Posudok obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti, vrátane návrhu záverečného stanoviska. Posudzovateľka vypracovala odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení vrátane príloh, doručených stanovísk k správe o hodnotení, rozsahu hodnotenia,

zápisov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, dodadtočných informácií ako aj na základe vlastných zistení.

Po preskúmaní posudzovanej správy o hodnotení z hľadiska zákona konštatovala, že po obsahovej a formálnej stránke zodpovedá požiadavkám špecifikovaným prílohou č. 11 zákona. Prílohy sú spracované dobre až na Vyhodnotenie miery integrácie klimatických zmien a biodiverzity. Správa o hodnotení je podľa nej spracovaná na veľmi dobrej úrovni poznania projektu, ktorá mohla byť do jej spracovania lepšie premietnutá, a to najmä v obrazovej a grafickej rovine. V analytických aj syntetických kapitolách je spracovaná na dobre odbornej úrovni, ale najmä v analytickej časti mohla byť obohatená o mapové (resp. obrázkové) doplnenia infomácií, napr. čo sa týka BPEJ, migračných trás živočíchov, významných biotopov. Využívajú sa v nej všetky vypracované prílohy ku správe, ktoré sú spracované stručne, ale v plnej miere pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie. K správe o hodnotení má určité výhrady, keď za najvýznamnejšie považuje výhrady týkajúce sa hodnotenia vplyvov z hľadiska ochrany prírody a priestorové vyjadrenie vplyvov.

Z hľadiska splnenia podmienok určených v rozsahu hodnotenia konštatovala, že prakticky všetky špecifické podmienky uvedené v rozsahu hodnotenia boli v správe o hodnotení rozpracované v intenciách súčasných poznatkov z domácich, zahraničných zdrojov ako aj vlastného výskumu, a to okrem bodu 1, keď v správe o hodnotení je nedostatočne spracovaná problematika kumulatívnych a synergických vplyvov. Nesplnený bod týkajúci sa depónií a stavebných dvorov (bod 5) nepokladá za veľký nedostatok, nakoľko tieto skutočnosti spolu s určením zdrojov násypových materiálov (bod 6) budú riešené v ďalšom štádiu prípravy stavby. Nesplnený bod č. 9 sa zdá byť na prvý pohľad splnený, v skutočnosti sa jedná o uvedenie prvkov ÚSES, a nie o migračné trasy živočíchov. Čiastočne splnený bod 12 nie je podľa nej riešený nedostatočne pre účely správy o hodnotení, iba nenaplnil úplne znenie rozsahu hodnotenia. Čiastočne splnený bod 14 nenaplnil požiadavku vyplývajúcu z rozsahu hodnotenia, iba naznačil cestu monitoringu.

Záverom uviedla, že z posúdenia predmetnej správy o hodnotení, stanovísk, verejných prerokovaní a vlastného zisťovania nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval navrhovanú činnosť a že navrhovaná činnosť je reálna. **Navrhuje ju odsúhlasiť v zelenom variante s navrhovanou modifikáciou úseku pri obci Mokrance a prehodnotením možnosti zmeny smerového a výškového vedenia trasy rýchlostnej cesty R2 pri obci Cestice v ďalších etapách prípravy stavby.**

IV. Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia

V posudzovanej dokumentácii sú uvedené predpokladané vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia (v kapitole C.III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane zdravia a odhad ich významnosti). Spracované sú požiadavky o vstupoch, údaje o výstupoch a posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia. Kladné (pozitívne) a záporné (negatívne) vplyvy činnosti počas výstavby a prevádzky sú spracované v správe o hodnotení kvalitne a preto ich do posudku vo veľkej miere preberám. Uvádzanie vplyvov počas likvidácie by bolo kontraproduktívne.

Vplyvy navrhovanej činnosti sú hodnotené spoločne pre oba varianty vedenia trasy rýchlostnej cesty. Osobitne sú uvádzané tie vplyvy, ktoré sú odlišné.

VPLYVY NA OBYVATELSTVO

Vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú prevažne vo fáze výstavby, budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po prístupových komunikáciách, vrátane prejazdov cez dotknuté obce. Obyvateľstvo tak bude dočasne a

nepravidelne vystavené zvýšenému hluku, prašnosti a tiež produkcii dopravných emisií. V miestach, kde sa trasa navrhovanej cesty približuje k dotknutým obciam, môže byť obyvateľstvo vystavené zvýšenému hluku a prašnosti priamo z priestoru, kde sa budú stavebné aktivity uskutočňovať. Za najvýznamnejšie faktory môže byť považované zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov (tunel, mosty) ako aj dopravné obmedzenia na existujúcej diaľnici.

Po sprevádzkovaní navrhovanej činnosti bez realizácie potrebných opatrení možno očakávať významné negatívne vplyvy obdobného charakteru, aké dlhodobo pretrvávajú už v súčasnosti (najmä hluk). Zvyšovaním dopravy pri neriešení súčasného stavu by dochádzalo k neustálemu nárastu hlukového zaťaženia okolia rýchlostnej cesty R2. Pri zrealizovaní všetkých opatrení môže navrhované dobudovanie rýchlostnej cesty R2 čiastočne zlepšiť súčasnú nepriaznivú situáciu v kvalite a pohode života dotknutého obyvateľstva, čo bude prínosom tejto investície.

Z prerozdelenia dopravy na trasu rýchlostnej cesty R2 a na cestu I/16 je zrejmé, že obidva navrhované varianty R2 sú z dopravného hľadiska úplne rovnocenné. V oboch variantoch dochádza k výraznému odľahčeniu pôvodnej cesty od dopravy. Podľa modelov v roku 2035 v úseku po križovatku Turňa nad Bodvou ostane na pôvodnej ceste cca 9 % dopravy, v úseku Turňa nad Bodvou – Moldava nad Bodvou 16,4 % a v úseku Moldava nad Bodvou – Šaca 13,1 %.

Pohoda a kvalita života obyvateľov bude výraznejšie narušená najmä počas obdobia výstavby cesty, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom v tých častiach záujmového územia, ktoré budú ovplyvňované obmedzovaním dopravy a ťažkou nákladnou dopravou pozdĺž prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. Využívanie jestvujúcich ciest bude závisieť od zdrojov materiálov a budú taktiež závisieť od výberu dodávateľa stavby. Predpokladá sa, že počas výstavby budú využívané súčasné komunikácie I., II. aj III. triedy a aj poľné cesty v čo najkratších vzdialenostiach. Obyvatelia budú musieť pretrpieť počas výstavby najmä časté prejazdy nákladných vozidiel, ktoré sprevádza hluk, emisie znečisťujúcich látok, zápach, často dopravné obmedzenia pri výjazde a vjazde na stavbu. V blízkosti samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti. V zastavaných lokalitách sa k tomu pridávajú aj stresové situácie, vznikajúce v súvislosti s každodenným pohybom obyvateľov za svojimi všednými povinnosťami, nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií. Citlivé sú najmä osoby s obmedzenou možnosťou pohybu, starší ľudia a deti. Z tohto pohľadu je menej výhodné trasovanie modrého variantu, ktorý je v niektorých úsekoch navrhovaný v tesnej blízkosti súčasnej cesty I/16 (Turňa nad Bodvou, Moldava nad Bodvou, Šaca). Tu bude cesta I/16 využívaná ako príjazdová komunikácia a vjazdy a výjazdy zo staveniska budú obmedzovať plynulosť premávky na ceste I/16. Zároveň sa v týchto úsekoch stavba bude realizovať v zastavanom území, pri čom je predpoklad pohybu obyvateľov v blízkosti staveniska. Zelený variant je trasovaný voči zastavanému územiu priaznivejšie, nakoľko stavba je lokalizovaná ďalej od zastavaného územia.

Počas prevádzky rýchlostná cesta vedená v blízkosti zastavaného územia, na násypoch, mostných objektoch, s protihlukovými stenami a s oplatením, vytvára líniovú bariéru. Táto bariéra môže byť fyzického charakteru, keď stavba znemožňuje voľný pohyb medzi časťami obce alebo mesta, alebo optická a psychologická, keď technické riešenie umožňuje prepojenie prostredníctvom mostných objektov a preložiek ciest ponad rýchlostnú cestu, ale vizuálne pôsobí ohraničujúco a priestor limituje. V niektorých jednotlivých prípadoch situovanie rýchlostnej cesty negatívne ovplyvní kvalitu bývania vzhľadom na bezprostrednú blízkosť obývaných objektov, čím sa zároveň zníži aj hodnota nehnuteľností. Z dôvodu presmerovania tranzitnej dopravy na rýchlostnú cestu sa zlepší kvalita životného

prostredia v dotknutých obciach z hľadiska hluku a znečistenia ovzdušia a zároveň sa zvýši bezpečnosť chodcov a cyklistov z dôvodu poklesu intenzity dopravy. Výstavbou protihlukových opatrení sa zabráni prekročeniu nadlimitné hluku v obytnej zástavbe a eliminuje sa aj imisná záťaž územia

Z výsledkov rozptylovej štúdie vyplýva, že obyvatelia v okolí dopravnej trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy; prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený. Koncentrácie znečisťujúcich látok v obytnej zóne sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Z porovnania výsledkov je zrejme, že koncentrácie znečisťujúcich látok klesajú úmerne so vzdialenosťou od zdroja znečisťovania ovzdušia. Najnepriaznivejšia situácia ($12,5 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$) bola zdokumentovaná v obci Drienovec v prognózovanom období roku 2025, kedy bola doprava v tomto úseku uvažovaná ešte po ceste I/16 (I/50). V okolí rýchlostnej cesty boli najvyššie koncentrácie NO_2 vypočítané na úrovni max. 4 % povoleného limitu. Koncentrácie CO možno vo vzťahu k hygienickým limitom klasifikovať ako zanedbateľné - dosahujú max. 0,8 % limitnej hodnoty.

Z hľadiska emisií pri porovnaní variantov možno ako priaznivejšie v jednotlivých úsekoch hodnotiť tieto varianty: - Včeláre - Moldava nad Bodvou - zelený variant - Moldava nad Bodvou - Šaca - zelený variant. Rozdiely medzi variantmi však z hľadiska ochrany zdravia ľudí a ochrany vegetácie nie sú významné.

Najvýznamnejším negatívnym vplyvom, ktorý však nebude možné eliminovať technickými opatreniami, bude fyzický a vizuálny bariérový efekt navrhovanej činnosti. Bariérový efekt vo vzťahu k obývanému prostrediu sa môže prejaviť:

- Modrý variant - v Turni nad Bodvou, kde je trasa rýchlostnej cesty vedená súbežne s cestou I/16, - v Moldave nad Bodvou, kde je trasa rýchlostnej cesty vedená súbežne s cestou I/16, - v Čečejovciach, kde trasa R2 prechádza ponad areál PD,
- Zelený variant - v Moldave nad Bodvou, kde trasa rýchlostnej cesty oddeľuje časť Budulov.

Výstavba navrhovanej činnosti bude mať pozitívny vplyv z hľadiska nezamestnanosti, pretože poskytne nové pracovné príležitosti pre niekoľko desiatok ľudí, a to najmä v robotníckych profesiách. Robotníci nájdu prácu v prípravných fázach ako aj pri pomocných terénnych, stavebných a montážnych prácach. Tento vplyv je hodnotený ako dočasný - krátkodobý, nakoľko bude pôsobiť iba počas niekoľkých mesiacov výstavby.

Počas prevádzky sa ekonomické efekty prejavia predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku rýchlostnej cesty R2 poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov rýchlostnej cesty R2 zvýšením ich bezpečnosti so súčasným znížením negatívnych účinkov na životné prostredie.

Počas výstavby sa v súvislosti so stavebnými prácami neočakávajú také vplyvy na obyvateľstvo, ktoré by ovplyvnili jeho zdravotný stav. Samotné stavebné práce sa budú odohrávať vo voľnej krajine mimo intravilánov sídel. Dotknuté obce budú dotknuté dopravou súvisiacou s výstavbou, ktorá bude produkovať zvýšený hluk, prašnosť a emisie, a to najmä v prípade nepriaznivých veterných pomerov. Tieto vplyvy budú dočasné a nepravidelné a spôsobia zníženie pohody a kvality života dotknutého obyvateľstva, bez ovplyvnenia zdravotného stavu.

Zdravotné riziká počas prevádzky súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou, vibráciami a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky.

Z výsledkov uvedených v hlukovej štúdii bude v niektorých úsekoch navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R2 dochádzať k prekročeniu hygienických limitov hluku od dopravy. Preto boli v rámci hlukovej štúdie navrhnuté technické opatrenia proti negatívnym

účinkom hluku vo forme protihlukových stien. Opatrenia boli navrhované s cieľom dosiahnuť v chránených vonkajších priestoroch, resp. pred oknami chránených vnútorných priestorov, hodnoty, ktoré sú v čase spracovania posúdenia dané platnou legislatívou - predpisom na ochranu a podporu verejného zdravia. Opatrenia boli robené s ohľadom na súčasný stav existencie obytných budov a chránených priestorov v sledovanom okolí rýchlostnej cesty R2.

V modrom variante v úseku trasy Včeláre – Moldava nad Bodvou je zdrojom hluku v hodnotenom území najmä automobilová doprava na príľahlej dopravnej sieti ako aj železničná doprava. Na základe modelových výpočtov hlukového zaťaženia z dopravy na navrhovanej ceste R2 v modrom variante boli vypočítané prekročenia prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí v lokalitách, Turňa nad Bodvou, Drienovec a priestor križovatky Moldava nad Bodvou. V úseku Moldava nad Bodvou - Šaca trasa sleduje koridor cesty I/16 a vo viacerých lokalitách je v kontakte so zastavanými plochami obcí. Na základe modelových výpočtov je predpoklad prekračovania prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí v lokalitách Moldava nad Bodvou, Mokrance, Čečejevce, Cestice a Šaca.

V zelenom variante v úseku Včeláre – Moldava nad Bodvou je zdrojom hluku najmä automobilová doprava na príľahlej dopravnej sieti ako aj železničná doprava. Na základe modelových výpočtov hlukového zaťaženia z dopravy na navrhovanej ceste R2 v zelenom variante boli vypočítané prekročenia prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí iba v lokalite Drienovec. V úseku Moldava nad Bodvou - Šaca zelený variant za obcou Cestice sa spája s modrým variantom a pokračuje v rovnakej polohe až ku koncu úseku v priestore križovatky Šaca. Preto je na základe modelových výpočtov predpoklad prekračovania prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí v rovnakých lokalitách ako pri modrom variante (Moldava nad Bodvou, Mokrance, Čečejevce, Cestice, a Šaca).

Celkové hodnotenie:

Negatívne vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby sú významné, dočasné v oboch variantoch, pričom modrý variant má väčšie dopady.

Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby sú málo významné, dočasné v oboch variantoch, pričom modrý variant má väčšie dopady. .

Negatívne vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú významné v oboch variantoch, pričom modrý variant má väčšie dopady. .

Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú významné v oboch variantoch.

VPLYVY NA PRÍRODNÉ PROSTREDIE

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a reliéf

Medzi priame a nepriame vplyvy na horninové prostredie a reliéf možno vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu sú reprezentované najmä hlbokými zárezmi, nemenej aj vysokými násypmi a mostnými objektmi. Všetky tieto vplyvy môžu byť charakterizované ako trvalé a dlhodobé.

Zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä hlbokými zárezmi, nemenej aj vysokými násypmi a mostnými objektmi môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv. Modrý variant je nepriaznivejší z hľadiska hlbokých zárezov nad 6 m v úseku km 4,00 - 4,25 a v úseku 4,70 - 5,30. Z hľadiska zásahu do reliéfu bude mať významnejší vplyv variant modrý, keďže je trasovaný v členitejšom teréne v úseku km 3,5 - 6,5.

Najvýznamnejší zásah do horninového prostredia a reliéfu bude predstavovať etapa výstavby, kedy bude odstránený pôdny kryt a môže dochádzať k degradácii hornín a reliéfu.

Počas prevádzky by sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nemal prejavovať.

Prítomnosť dobre priepustných hornín nepriamo podmieňuje možné znečistenie horninového prostredia hlavne počas výstavby. K znečisteniu horninového prostredia by mohlo dôjsť pri úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov a dopravy. Takýto vplyv však predstavuje iba riziko.

Počas prevádzky môže pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do horninového prostredia, čo možno charakterizovať ako havarijný stav, ktorý však je možné predpokladať už aj v súčasnosti na prevádzkovej ceste I/16.

V dotknutom území nie je predpoklad vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na nerastné suroviny v územiach ložísk nevyhradených nerastov a v určených prieskumných územiach.

V dotknutom území nie je predpoklad vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na geodynamické javy.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na horninové prostredie počas výstavby v modrom sú významné. V prípade zeleného variantu sú málo významné.

Vplyvy na horninové prostredie počas prevádzky sú málo významné pre oba varianty.

Vplyvy na reliéf počas výstavby v modrom sú významné. V prípade zeleného variantu sú málo významné.

Vplyvy na reliéf počas prevádzky sú málo významné pre oba varianty.

Vplyvy na nerastné suroviny a geodynamické javy počas výstavby aj prevádzky sa v zásade nepredpokladajú, môže dôjsť iba k lokálnemu ohrozeniu eróziou v oboch variantoch.

Vplyvy na ovzdušie a zmenu klímy

Počas výstavby sa očakávajú dočasné nepriaznivé vplyvy v dôsledku prejazdov mechanizmov a samotných prác na staveniskách vo forme:

- zvýšenia prašnosti a hlučnosti na prístupových cestách,
- zvýšeného podielu exhalátov z dopravy,
- zvýšenej prašnosti na staveniskách a v koridore výstavby počas stavebných prác, a to najmä v úsekoch na ornej pôde bez založených poľných kultúr.

Posudzovaná činnosť podľa exhalačnej štúdie nebude významne ovplyvňovať súčasnú kvalitu ovzdušia v dotknutom území.

Pri celkovom hodnotení variantov rýchlostnej cesty, rozdiely medzi variantmi nie sú významné. V detaile sa vyskytuje rozkyv hodnôt koncentrácií znečisťujúcich látok, súvisiaci so vzdialenosťou posudzovaného bodu od komunikácie. Tieto rozdiely však nie sú z hľadiska rozhodovania o preferencii variantov smerodajné, nakoľko koncentrácie znečisťujúcich látok sú vo všetkých prípadoch výrazne pod hygienickým limitom.

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty bude mať nepriamy vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklimy v koridore líniovej stavbe.

Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti na zmenu klímy budú predstavovať:

- odstránenie vegetačného krytu - v doteraz prevažne mierne vlhkých komplexoch tunajších biotopov v údoliach povrchových tokov vznikne kontrastný koridor pre šírenie sucha, tepla a cudzorodých organizmov, tento vplyv bude umocnený súčasnou meniacou sa klímou, otepľovaním a vysušovaním vlhkej mezoklimy,

- vybudovanie spevnených plôch - asfaltový povrch rýchlostnej cesty bude generovať teplo v bezprostrednom koridore stavby, čím bude dochádzať k prehrievaniu lokality a k zmene mikroklímy, tento stav môže mať negatívny vplyv hlavne na biotopy viazané na pôdnu a vzdušnú vlhkosť,
- rozsiahle zemné práce - odstránenie vegetačného krytu môžu spôsobiť zosuvy pôdy a nestabilitu horninového prostredia, tieto účinky môžu znásobiť svoj vplyv predovšetkým v čase príválových dažďov.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na ovzdušie a zmenu klímy počas výstavby sú málo významné, dočasné v oboch variantoch.

Vplyvy na ovzdušie a zmenu klímy počas prevádzky sú málo významné v oboch variantoch.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Povrchové vody

Vplyvy na povrchové vody sa viažu iba na etapu výstavby s charakterom rizika. Predstavujú riziko znečistenia vodných tokov v súvislosti s:

- pohybom dopravných a stavebných mechanizmov po prístupových komunikáciách,
- dlhodobým výskytom stavebných mechanizmov na staveniskách.

Relatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných mechanizmov. Najcitlivejšími sú z tohto hľadiska priestory vodných tokov, ohrozované prácami v ich blízkosti, príp. priamymi prechodmi mechanizmov cez ne. Problémové môžu byť tiež obdobia zvýšených vodných stavov a intenzívnych zrážok.

Počas výstavby možno očakávať ohrozenie kvality vôd pri zakladaní mostných objektov ponad významnejšie toky. Ide o nasledovné toky: Čečejevský potok, Mokranský potok, Orlovský potok, Chotárny potok, Hájsky potok, Chudý potok, Brezinský kanál, Široký kanál, Lúčny potok. Toto ohrozenie je významnejšie v modrom variante, kde je navrhnutých viac mostných objektov.

Počas prevádzky vplyvy na povrchové vody reprezentuje ohrozenie kvality vôd, resp. nároky na odvádzanie odpadových vôd z prevádzky rýchlostnej cesty R2.

Počas prevádzky môže byť mierne ovplyvnený režim povrchových vôd v dotknutých tokoch, ktoré budú tvoriť recipient pre cestnú kanalizáciu a to vplyvom zaústenia kanalizovaných vôd z povrchu vozovky rýchlostnej cesty, spevnených plôch odpočívadla a z čistenia tunela. Vzhľadom na to, že všetky odpadové vody z prevádzky rýchlostnej cesty R2 budú prečisťované cez odlučovače ropných látok pred ich zaústením do tokov, vplyv na kvalitu povrchových vôd nie je predpokladaný.

Rýchlostná cesta R2 Včeláre – Šaca v modrom variante v úseku km 6,0-6,5 prechádza v blízkosti Turnianskych rybníkov. Vzhľadom na dostatočnú vzdialenosť navrhovanej trasy R2 vplyvy nie sú predpokladané.

Povodňové riziko

Na základe dostupných podkladov je pri vysokých vodných stavoch (Q100) ohrozené územie na toku Bodvy v katastri Moldava nad Bodvou a na toku Idy v katastri Šaca a Veľká Ida. Rýchlostná cesta R2 Včeláre – Šaca dotknuté toky v úsekoch s povodňovým rizikom prekleňuje mostnými objektmi, pričom ich svetlosť (dĺžka a výška) musí rešpektovať požiadavky na prevod vody v mieste križovania tokov s navrhovanými variantmi R2. Pri zabezpečení dostatočnej dimenzie mostov v zmysle vyššie uvedeného vplyvy na povodňové riziko počas prevádzky na dotknutých tokoch nie je predpokladané.

Podzemné vody

Vplyvy na podzemné vody sa takisto viažu na etapu výstavby a majú charakter rizika. Riziko pre podzemné vody a zdroje vody predstavujú možné úniky ropných látok zo stavebných mechanizmov, ale tiež zemné práce v úsekoch so zvýšenou hladinou podzemných vôd. Miera rizika vyplýva tiež z priepustnosti zvodnených vrstiev a prítomnosti nepriepustnejších krycích vrstiev.

Ovplyvnenie podzemných vôd môže počas výstavby nastať pri:

- zakladaní mostných objektov,
- hĺbení zárezov.

Predpokladaný spôsob zakladania mostov bude na plošných základoch, resp. na základoch hĺbkových (veľkopriemerové piloty). V etape technickej štúdie z dostupných údajov sa predpokladá, že počas zakladania mostov vzhľadom na minimálnu plochu zásahu do útvarov podzemných vôd voči ploche samotných útvarov, je miera možného ovplyvnenia chemického a kvantitatívneho stavu zanedbateľná.

Počas hĺbenia zárezov môže byť miera ovplyvnenia chemického a kvantitatívneho stavu významnejšia vzhľadom na to, že dôjde k plošne väčšiemu zásahu do prostredia ako pri zakladaní mostov. Možno konštatovať, že ide najmä o hlbšie zárezy nad 6 m hĺbky. Okrem toho ide o trvalý a nezvratný zásah.

V zmysle podkladov z technickej štúdie ide o nasledovné úseky rýchlostnej cesty R2 v modrom variante so zárezmi hlbšími ako 6 m, ktoré sú vedené v dotknutých útvaroch podzemnej vody: hlboký zárez v km 4,000 – 4,250 a 4,600 – 5,300 v útvare Dominantné krasovo-puklinové podzemné vody Slovenského krasu prináležiace do oblasti povodia Hron a Hornád pričlenené do oblasti povodia Hron. Zelený variant takéto úseky nemá.

Prevádzka rýchlostnej cesty nebude mať žiadny vplyv na podzemné vody.

Vplyvy na pramene a pramenné oblasti, ktoré nie sú využívané ako vodárenské zdroje, nie sú predpokladané.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca svojim koridorom prechádza v blízkosti hranice Chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Slovenský kras – Horný vrch nasledovne:

- Modrý variant – v úseku km 0,0 – 7,0, zasahuje do CHVO v úseku km 3,150-3,450 a v úseku km 4,400 - 5,250,
- Zelený variant – v úseku km 0,0 – 2,0, nezasahuje do CHVO.

Vzhľadom na to, že dotknutá CHVO zaberá územie Slovenského krasu o rozlohe 152 km², vplyv navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R2 je z pohľadu rozlohy CHVO zanedbateľný.

Trasa rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca je vedená v blízkosti ochranných pásiem vodárenských zdrojov Teplá voda – prameň, Žigárd I. – vrt DV11, Žigárd II. – vrt S2, Turňa – pramene I. – III. (Rybníky), Drienovec – prameň, Host'ovce I. - vrt MN, Turnianska Nová Ves - vrt MN 123. V modrom variante v úseku km 4,9 - 5,5 zasahuje do ochranného pásma PHO-2 vodárenského zdroja Žigárd.

Počas hĺbenia zárezov môže byť miera ovplyvnenia chemického a kvantitatívneho stavu podzemných vôd v zachytených vodárenských zdrojoch významnejšia vzhľadom na to, že dôjde k plošne väčšiemu zásahu do prostredia ako pri zakladaní mostov. Možno konštatovať, že k určitému ovplyvneniu podzemných vôd môže dôjsť na zdrojoch Žigárd, ktoré sa nachádzajú pod trasou R2 v smere predpokladaného prúdenia podzemných vôd, kde je rýchlostná cesta R2 vedená v záreze. Odstránením pôdneho krytu a zahĺbením rýchlostnej cesty R2 do horninového prostredia tvoreného v tomto úseku prevažne kamenitými suťami, vsakovaním znečistených vôd môže byť ovplyvnený najmä chemický stav podzemných vôd zdrojov Žigárd.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na povrchovú vodu počas výstavby sú málo významné v oboch variantoch, pričom modrý variant má väčšie dopady.

Vplyvy na podzemnú vodu počas výstavby sú málo významné, pričom modrý variant má väčšie dopady.

Vplyvy na povrchovú vodu počas prevádzky sú nevýznamné v oboch variantoch.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu počas prevádzky sa nepredpokladajú v oboch variantoch.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdy sa viažu prevažne na etapu výstavby.

Plošne väčší trvalý záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu si vyžaduje riešenie v modrom variante ako v zelenom. Nejedná sa ale o významné rozdiely, keď modrý variant zaberie 168,44 ha v plnom profile (112,29 ha v polovičnom profile) a zelený variant zaberie 160,85 ha v plnom profile (107,23 ha v polovičnom profile).

Okrem záberu pôdy vlastným telesom rýchlostnej cesty, je potrebné počítať aj so zábermi pôdy, ktorúesi vyžadujú preložky inžinierskych sietí, poľných ciest a pod.

Dočasný záber sa bude týkať hlavne stavebných dvorov pri výstavbe mostných objektov a podľa možností dodávateľa stavby aj hlavného stavebného dvora. Dočasný záber pre výstavbu rýchlostnej cesty je uvažovaný cca 5,00 m pozdĺž budovanej cesty v prístupnom teréne, ako aj pri budovaní preložiek ciest a mostov.

Lesné pozemky sa v trase variantov rýchlostnej cesty nevyskytujú.

Počas výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd nachádzajúcich sa v blízkosti telesa rýchlostnej cesty, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch:

- degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusovom horizonte pôd, po ktorých budú prechádzať vozidlá stavby i stavebné mechanizmy a v rámci stavebných dvorov; degradácia štruktúrnych agregátov má vratný charakter,
- zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne má nepriaznivý dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické a chemické procesy a celkový vodno-vzdušný režim; je to vratný vplyv
- intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami pozdĺž budovanej rýchlostnej cesty a v areáloch stavebných dvorov; v prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 60 m od zdroja; charakter týchto zmien závisí od množstva a kvality humusu, acidity humusového horizontu a textúry pôdy; tento vplyv má tiež vratný charakter,
- narušenie reliéfu vytváraním svahov (násypových alebo výkopových) so sklonom nad 12° môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty.

Vplyvy počas výstavby predstavujú aj riziko erózie a odnosu pôdy v súvislosti s:

- pohybom stavebných mechanizmov, osobitne po ornej pôde,
- rozširovaním a úpravami existujúcich nespevnených komunikácií,
- výrubmi nelesnej drevinovej vegetácie.

Počas štandardnej prevádzky bude rýchlostná cesta potenciálnym zdrojom kontaminácie územia až do vzdialenosti cca 60 m od okraja cesty. Kontamináciu pôdy môžu spôsobovať zložky výfukových splodín, ale aj zrážkové vody stekajúce z vozovky, ktoré môžu obsahovať látky z chemického posypu a ropné látky vytekajúce z automobilov. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny rýchlostnej cesty. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekročovania hygienických limitov.

V podmienkach neštandardnej prevádzky rýchlostnej cesty, t.j. v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojenej s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné tieto pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vzhľadom na lepšie dopravno-technické parametre rýchlostnej cesty je možné očakávať zníženie rizika prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy v porovnaní so súčasným stavom.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na pôdu počas výstavby sú významné, trvalé u oboch variantov s menšou mierou záberu v zelenom variante.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky sú málo významné v oboch variantoch.

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým pri výstavbe rýchlostnej cesty v novom koridore vo voľnej krajine. Vo všeobecnosti sa nepriaznivé vplyvy na biotu prejavujú:

- priamou likvidáciou biotopov,
- zásahmi a ovplyvnením funkcie biotopov (napr. úpravy vodných tokov),
- vytvorením resp. posilnením bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti komunikácie,
- vytvorením podmienok pre prenikanie invázných rastlín.

Najzávažnejším priamym vplyvom je likvidácia biotopu alebo jeho časti, pri ktorom dochádza k likvidácii živých organizmov, ale súčasne aj k likvidácii podmienok nevyhnutných pre ich život. Varianty rýchlostnej cesty R2 prechádzajú zväčša po poľnohospodárskych pozemkoch prerušovaných nelesnou drevinovou zeleňou – remízkami, porastenými okrajmi plôch, zarastenými terénnymi depresiami, trasy križujú sprievodné porasty ciest, železničnej trate, vodných tokov a napokon zaberajú aj okrajové časti lesných pozemkov. Všetky menované biotopy sú miestom pobytu, úkrytu a vyhľadávania potravy rôznych skupín živočíchov od najjednoduchších bezstavovcov až po drobné a väčšie cicavce. Medzi nimi sa vyskytujú druhy a biotopy v našich podmienkach bežné, ale aj vzácne, na ochranu ktorých sú vyhlásené chránené územia.

V lokalite navrhovanej trasy modrého variantu R2, ktorá je vedená na južne exponovaných svahoch Slovenského krasu, v tesnej blízkosti NPR Zemné hradisko, NPR Turniansky hradný vrch, Turnianskeho rybníka a na krátkom úseku v ochrannom pásme NP Slovenský kras bol zistený chránený biotop. V dotknutom území modrého variantu sa nachádzajú biotopy európskeho významu Tr1 suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnom podloží, Tr2 subpanónske travinnobylinné porasty, druh európskeho významu poniklec veľkokvetý (*Pulsatilla grandis*) a chránené druhy pyštek taliansky (*Linaria pallidiflora*), zvonček tvrdoplodý (*Campanula xylocarpa*), dvojradovec neskorý (*Cleistogenes serotina*), hlaváčik jarný (*Adonis vernalis*) a kavyľ Ivanov (*Stipa joannis*). V spoločnej trase modrého aj zeleného variantu, v lokalite dotyku s vodným tokom Ida, bol ŠOP SR, Správou NP Slovenský kras v rámci terénnej obhliadky identifikovaný biotop Ls1.1 Vřbovo-topoľové nížinné lužné lesy. Okrem priamych zásahov, ktoré sa môžu prejaviť v priamej likvidácii biotopov, bude dochádzať pri stavebných prácach aj k nepriamym vplyvom - znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou.

V období výstavby predstavujú riziko ovplyvnenia biotopov a rastlinstva prostredníctvom znečistenia alebo degradácie iných zložiek prírodného prostredia. Nemožno ich vylúčiť v prípade znečistenia vodného a pôdneho prostredia únikom ropných produktov a iných nebezpečných látok z mechanizmov a dopravných prostriedkov využívaných pri demontážach, stavebných prácach, príp. výruboch porastov. V prípade dôslednej údržby a kontroly ako aj dodržiavania prevádzkových predpisov možno tieto vplyvy považovať za málo pravdepodobné, ale s ohľadom na rozsah a plošnosť prác ich nemožno úplne vylúčiť, napríklad v prípade mimoriadnych a havarijných situácií. Rozsah dopadu na rastlinnú zložku a biotopy sa v takomto prípade predpokladá lokálny, ale s dlhodobým účinkom.

K potenciálnym nepriamym vplyvom možno zaradiť aj prípadné ovplyvnenie hydrologického režimu povrchových a podzemných vôd, ku ktorému by mohlo dôjsť pri úpravách prístupových ciest, zemných prácach a pod. Nepriaznivý dopad sa môže reálne prejavovať v prípade nelesných biotopov križovaných líniami mokradí.

Nevyhnutným predpokladom výstavby komunikácie je príprava územia, ktorá spočíva, okrem iného, v likvidácii drevín v trase budúcej rýchlostnej cesty.

Významným vplyvom na ekosystémy je ich fragmentácia, ku ktorej dochádza najmä pri povrchových líniových stavbách a je považovaná za jednu z hlavných príčin vymierania druhov. Pozemné komunikácie rozdeľujú populácie živočíchov do menších, často izolovaných jednotiek. Menšie populácie sa stávajú menej stabilnými, sú vystavené väčšiemu predačnému tlaku, znižuje sa dostupnosť úkrytov a potravy a môžu byť ohrozené genetickými chorobami. Dôsledky fragmentácie sa dajú znižovať zmierňujúcimi opatreniami – ako sú priechody v migračných bariérach. Nimi sa ale nenahradí strata biotopu.

Najvýznamnejšie sa negatívny efekt fragmentácie prejavuje pri ekosystémoch vodných tokov a pri ekotónových spoločenstvách na rozhraní dvoch rozdielnych biotopov (napr. poľnohospodárska krajina – súvislý porast), nakoľko tieto obyčajne plnia v krajine funkciu biokoridorov a sú priestorom zvýšeného pohybu – migrácie organizmov. V prípade prerušenia takýchto biokoridorov cestnou komunikáciou, dochádza práve na týchto miestach k častým zrážkam so zverou. Živočíchy sú nútené prekonávať pri svojej migrácii neprirodzené prekážky, pritom často zahynú pri zrážkach s automobilmi, prípadne nie sú vôbec schopné migrovať.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky rýchlostnej cesty bude negatívne vplývať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Každá ďalšia líniová stavba vytvorí v tomto území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie zveri - šeliem, ale aj iných terrestrických cicavcov, vydry, vtákov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, ekodukty a podchody) nemožno vylúčiť mortalitu chránených druhov živočíchov. Bariérové pôsobenie líniovej stavby v území, resp. kumulatívny účinok viacerých líniových stavieb sa môže prejavovať v postupnej genetickej izolácii populácií chránených druhov.

Významným potenciálnym vplyvom môže byť znečistenie podzemných a povrchových vôd, ako aj ovplyvnenie vodného a biochemického režimu (predovšetkým pri výstavbe tunelov), ktoré môže spôsobiť negatívny vplyv na biotopy a druhy, ktoré sú na to citlivé.

Negatívnym vplyvom výstavby rýchlostnej cesty je aj možnosť rýchleho nástupu expanzívnych a invázných rastlín na miesta poškodené, alebo narušené počas výstavby. Šíreniu invázných rastlín nie je možné zabrániť, už v súčasnosti sa v území vyskytujú zárazy zlatobyle, pohánkovca, boľševníka, či netýkavky po okrajoch ciest a na nie dostatočne ošetrovaných a zrekultivovaných plochách po výstavbe a nálety drevín ako je pajaseň alebo javorovec jaseňolistý. Výsledkom je oslabovanie a ústup pôvodných spoločenstiev.

Najvzácnejšie časti prírody dotknutého územia sú predmetom ochrany v rámci národnej siete veľkoplošných a maloplošných chránených území. Tieto vplyvy budú opísané v podkapitole týkajúcej sa vplyvov na chránené územia.

Po ukončení realizácie stavebných prác sa rozsah dopadu na flóru výrazne zníži. Nezníži sa ale v prípade vplyvov na faunu, a to najmä z hľadiska bariérového efektu, keď nový technický líniový prvok bude pre ne predstavovať prekážku migrácie (u terrestrických druhov). Navrhované protihlukové steny zase môžu tvoriť prekážku pre migračné trasy vtákov a netopierov.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy počas výstavby sú významné v oboch variantoch.

Vplyvy na flóru a biotopy počas prevádzky sú málo významné z hľadiska fauny a významné z hľadiska flóry v oboch variantoch.

VPLYVY NA KRAJINU

Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu

Variantné riešenia rýchlostnej cesty R2 sú vedené v krajine, v ktorej scenérii sa striedajú úseky poľnohospodárskej krajiny s trvalými trávnyimi porastmi, rozptýlenou krajnotvornou zeleňou, s brehovou a sprievodnou zeleňou vodných tokov, prerušované zastavaným územím sídiel vidieckeho charakteru a areálmi priemyselných aktivít. Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny nastane zmena v pomere prvkov využitia zeme v dôsledku umiestnenia navrhovanej činnosti v priestore. Pribudne ďalší prvok dopravnej infraštruktúry v neprospech ostatných častí krajiny, prevažne prírodného a poloprírodného charakteru.

Medzi najvýznamnejšie vplyvy pri výstavbe navrhovanej činnosti možno zaradiť vznik a budovanie stavebných dvorov, zemníkov, skládky humusu a prístupových komunikácií na stavenisko. Po ukončení výstavby bude technické dielo začlenené do krajiny pomocou sadovníckych a vegetačných úprav, ktoré budú plniť funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernia negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie. Na násypových a zárezových svahoch telies všetkých komunikácií budú realizované vegetačné úpravy tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrou a farebnou štruktúrou.

Počas prevádzky bude v súvislosti s hodnotením vplyvov na krajinu a jej štruktúru pokračovať vplyv, ktorý nastane už počas výstavby, a to zmena krajinnej štruktúry, pretože pribudnú nové antropogénne objekty.

Navrhovaná činnosť svojím technickým a funkčným prevedením zmení v podstatnej miere súčasnú štruktúru a využívanie krajiny. K dopadom eliminujúcim v maximálnej miere dôsledky vybudovaného technického diela bude dochádzať pri štruktúre poľnohospodársky využívaného územia a sčasti pri prechode koridoru rýchlostnej cesty cez zastavené územia miest a obcí.

Líniová stavba vytvára v krajine nový bariérový element. Stavba rozdeľuje poľnohospodárske pozemky na menšie časti, často nevhodného tvaru, ktoré nie sú vhodné na ďalšie obhospodarovanie. Prerušenia zaužívaných poľných ciest si vynucuje ich preloženie do novej polohy tak, aby bola zabezpečená bezproblémová dostupnosť k pozemkom. Na niektorých miestach nová rýchlostná cesta preruší cestu medzi obcou a jej časťou, tu je tiež potrebné riešiť preložku cesty a počítať s bariérovým účinkom spojeným nielen s fyzickým prekonávaním bariéry, ale aj s psychickým účinkom na obyvateľstvo, žijúce v obci. Rýchlostná cesta v blízkosti sídla býva spravidla opatrená oplotením a protihlukovými stenami, čo ešte znásobuje dojem prekážky v území.

Technické a urbanistické prvky sú vplyvy vnímané ako negatívne dopady na krajinu a jej štruktúru. Predovšetkým je potrebné uvedomiť si a začať vnímať postavenie (resp.

budovanie) technického prvku v scenérii a jeho uplatnenie v reliéfe zasiahnutých oblastí a v chránených územiach prírody a krajiny.

Hodnotenie vnímania krajiny sa odlišuje v závislosti na osobnej skúsenosti, sociálneho a kultúrneho zázemia, očakávania aj odbornosti a je preto veľmi individuálne. Za najzávažnejší vizuálny zásah do krajiny sa považuje vedenie trasy rýchlostnej cesty v hlbokých zárezoch alebo na vysokých mostoch. Výstavba a prevádzka navrhovanej stavby ovplyvní scenériu krajiny na čas výstavby a ešte dlho po jej ukončení, kým sa vegetačnými úpravami podarí stavbu do tejto scenérie začleniť. Z hľadiska krajinnej scenérie predstavuje najväčší zásah realizácia náročných technických objektov (veľké mostné objekty, mimoúrovňové križovatky, tunelové portály, úpravy vodných tokov), najmenej býva ovplyvnená scenéria krajiny v úsekoch, kde je trasa vedená len na nízkych násypoch a v úrovni terénu. Veľkým a citlivo vnímaným zásahom je odstránenie vegetácie v trase stavby. Za najvýznamnejšie vplyvy vo vzťahu ku krajine považujeme v modrom variante vedenie trasy po južných svahoch Slovenského krasu v úseku km cca 3,900 – 7,000. V tomto úseku sú v blízkosti chránené územia, krásne prírodné scenérie Zádielskej doliny, a zároveň sú tu ochranné pásma ochrany vôd. Z hľadiska umiestnenia nevhodným sa javí trasovanie modrého variantu v súbehu s jstujúcou cestou I/16 v Turni nad Bodvou a v Moldave nad Bodvou, kde by sa prejavovalo výrazné bariérové pôsobenie cesty.

Navrhovaná rýchlostná cesta bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny a scenérie obyvateľmi. V úsekoch voľnej krajiny bude trasa rýchlostnej cesty vytvárať zreteľnú zmenu krajinného priestoru v jednotlivých úsekoch, ale nemení však kultúrno-historické usporiadanie územia. V údolných úsekoch nivy vodných tokov sa budú tvoriť nové pohľadové dominantné krajinné priestory v menšej miere ako je dotknutý krajinný reliéf (násypy). Pri rozhodovaní miery negatívneho vplyvu je potrebné akceptovať fakt, že ide o rozhodovanie subjektívne.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu počas výstavby sú významné v oboch variantoch.

Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu počas prevádzky sú málo významné v oboch variantoch..

Vplyvy na chránené územie

Trasy navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R2 v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov prechádzajú územím, na ktorom platí väčšinou 1. stupeň ochrany. Výnimkou je úsek trasy R2 v modrom variante v km cca 6,560 – 7,000, kde trasa prechádza cez ochranné pásmo NP Slovenský kras a kde platí 2. stupeň ochrany s príslušnými obmedzujúcimi ustanoveniami zákona.

Okrem toho modrý variant prechádza v blízkosti nasledovných chránených území:

- km 1,000 – 2,700 vo vzdialenosti 400 – 600 m južne od hranice Prírodnej rezervácie Zemné hradisko,
- km 6,100 – 7,100 vo vzdialenosti min.130 m južne od hranice Národnej prírodnej rezervácie Turniansky hradný vrch,
- km 6,550 – 6,990 cez ochranné pásmo NP Slovenský kras.

Zelený variant prechádza v blízkosti nasledovných chránených území:

- km 1,000 – 2,000 vo vzdialenosti minimálne 400 m južne od hranice Prírodnej rezervácie Zemné hradisko.

Okrem OP NP Slovenský kras v modrom variante nedochádza ani u jedného z variantov k územnému stretu s chránenými územia národnej kategórie. Z hľadiska vplyvov navrhovaných variantov rýchlostnej cesty R2 na chránené územia prírody možno očakávať:

- priamy záber v ochrannom pásme chráneného územia v modrom variante,

- ovplyvňovanie predmetov ochrany v chránených územiach hlukom, oslňovaním reflektormi a znečistením ovzdušia v oboch variantoch.

Z hľadiska území vplyvov na územia sústavy Natura 2000 je hodnotenie uvedené v bode V záverečného stanoviska.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na prvky chránené územia a predmet ich ochrany počas výstavby sú významné s väčším dopadom v modrom variante..

Vplyvy na prvky chránené územia a predmet ich ochrany počas prevádzky sú významné s väčším dopadom v modrom variante.

Vplyvy na ekologickú stabilitu a prvky územného systému ekologickej stability

Takmer celá trasa vedenia prechádza územím, ktoré je hodnotené ako priestor ekologicky mierne nestabilný so strednou ekologickou kvalitou, lokálne je ekologická stabilita nižšia, príp. vyššia. Toto hodnotenie zodpovedá intenzívnemu poľnohospodárskemu využívaniu krajiny, ale s relatívne častým výskytom ekostabilizujúcich prvkov (roztrúsená NDV, líniové porasty drevín popri tokoch či poľných cestách, plochy TTP).

Trasy navrhovaných variantných riešení rýchlostnej cesty R2 zasahujú do prvkov územného systému ekologickej stability rôznych hierarchických úrovní. V území sa nachádzajú biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a aj lokálneho významu. V biocentrách sú vytvorené predpoklady pre koncentrovanú existenciu populácií bežných aj vzácných organizmov – rastlín aj živočíchov. Biokoridory umožňujú ich komunikáciu, prenikanie a šírenie v rôznych smeroch a to tak vodnou cestou ako suchozemskými koridormi. Silný antropogénny tlak vytvoril v území prekážky, ktoré už v súčasnosti pôsobia bariérovito – líniové stavby ako frekventovaná cesta, železničná trať, veľké areály ťažobných priestorov a pod. a ktoré sú hlavnými prvkami územného systému stresových faktorov. Rýchlostná cesta R2 bude v novej polohe vytvárať v krajine nový líniový prvok s bariérovým pôsobením. Jednotlivé varianty navrhovanej R2 sa dostávajú do konfliktu s prvkami územného systému ekologickej stability na nadregionálnej a regionálnej úrovni v nasledovnom rozsahu:

Modrý variant

km 0,000 – 0,300	Nadregionálny biokoridor Gemerská pahorkatina – Domica – Silická planina – Horný vrch – Zádielska dolina (NB/9) - trasa modrého variantu prechádza územím biokoridoru
km 6,100 – 7,100	Trasa prechádza vo vzdialenosti min. 50 – 135 m južne od hranice provincionálneho biocentr Zádielska dolina, Havrania skala, Turniansky hradný vrch (BPV/1
km 6,800 – 7,100	Trasa prechádza vo vzdialenosti min. 50 – 100 m južne od ekotónového nadregionálneho biokoridoru na rozhraní les lúky
km 9,300	Regionálny biokoridor Skalný potok – Drienovec, trasa križuje biokoridor
km 13,550	Regionálny biokoridor terestrický - spájajúci regionálne biocentrum Lipová hora (BRV/20) a regionálne biocentrum Sútok Bodvy a Idy (BRV/32), trasa križuje biokoridor
km 16,150	Regionálny biokoridor Bodva, trasa križuje biokoridor
km 19,550	Regionálny biokoridor terestrický - spájajúci regionálne biocentrum Paňovský les (BRV/22) a regionálne biocentrum Sútok Idavského potoka a Čečejevského potoka (BRV/35)

km 25,750	Regionálny biokoridor terestrický - spájajúci regionálne biocentrum Dobogov (BRV/43) a nadregionálne biocentrum Perínske rybníky (BNV/13), trasa križuje biokoridor
km 30,050	Regionálny biokoridor Ida – trasa križuje biokoridor
<u>Zelený variant</u>	
km 0,000 – 0,30	Nadregionálny biokoridor Gemerská pahorkatina – Domica – Silická planina – Horný vrch – Zádielska dolina (NB/9) - trasa zeleného variantu prechádza územím biokoridoru
km 7,350	Regionálny biokoridor Bodva, trasa križuje biokoridor
km 8,800	Regionálny biokoridor Bodva, trasa križuje biokoridor
km 9,350	Regionálny biokoridor Skalný potok – Drienovec, trasa križuje biokoridor
km 13,450	Regionálny biokoridor terestrický - spájajúci regionálne biocentrum Lipová hora (BRV/20) a regionálne biocentrum Sútok Bodvy a Idy (BRV/32), trasa križuje biokoridor
km 15,850	Regionálny biokoridor Bodva, trasa križuje biokoridor
km 19,600	Regionálny biokoridor terestrický - spájajúci regionálne biocentrum Paňovský les (BRV/22) a regionálne biocentrum Sútok Idavského potoka a Čečejevského potoka (BRV/35).
km 26,000	Regionálny biokoridor terestrický - spájajúci regionálne biocentrum Dobogov (BRV/43) a nadregionálne biocentrum Perínske rybníky (BNV/13), trasa križuje biokoridor.
km 30,320	Regionálny biokoridor Ida – trasa križuje biokoridor.

V miestach križovania s biokoridormi možno očakávať zvýšený pohyb zveri a tým zvýšené riziko zrážok so zverou a tým aj dopravných kolízií. V území dotknutom výstavbou rýchlostnej cesty je najvýznamnejším biokoridorom Nadregionálny biokoridor Gemerská pahorkatina – Domica – Silická planina – Horný vrch – Zádielska dolina (NB/9), ktorým trasa rýchlostnej cesty R2 prechádza na začiatku úseku. Na základe konzultácií so ŠOP SR bola ako najvhodnejšie miesto pre ekodukt vybraná lokalita severozápadne od obce Včeláre. Ekodukt umožní prechod ponad navrhovanú trasu R2, ako aj cestu I/16 v smere na lokalitu Hradisko. Takéto riešenie funkčne prepojí dve významné biocentra Horný a Dolný vrch, ako súčasť NP Slovenský kras, ako aj území európskeho významu Dolný a Horný vrch.

Technické riešenie rýchlostnej cesty počíta s vybudovaním mostných objektov ponad všetky križované vodné toky. Aby bola zachovaná funkcia vodných tokov ako biokoridorov v území, je potrebné vytvoriť podmienky aj pre pohyb suchozemských živočíchov s navedením na tieto koridory.

Premostenie jednotlivých biokoridorov bude mať vplyv na samotný vodný tok ako aj brehové porasty, funkčnosť samotných biokoridorov nebude narušená, bude však tvoriť čiastočnú bariéru pre migráciu vodného vtáctva. Pre vybraný variant bude potrebné doriešiť spôsob križovania terestrických koridorov, na týchto miestach bude potrebné v telese cesty navrhnuť vhodné objekty – priepusty alebo menšie mostné objekty.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na prvky ÚSES počas výstavby sú málo významné, dočasné v oboch variantoch.

Vplyvy na prvky ÚSES počas prevádzky sú málo významné v oboch variantoch.

VPLYVY NA URBÁNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Vplyv na poľnohospodárstvo

Vplyv navrhovanej činnosti na poľnohospodársku výrobu je identifikovaný negatívne z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy, a to aj počas výstavby a prevádzky. Eliminujúcim faktorom je aj vytvorenie novej bariéry pre prechod poľnohospodárskej techniky a rozdrobenie pozemkov.

Trasa rýchlostnej cesty pri prechode cez poľnohospodársky využívané pozemky preruší jestvujúce vedenia meliorácií, a zavlažovacích kanálov čo si vyžiada ich plošnú úpravu a preložku. V modrom variante ide o 368 700 m² plošnej úpravy meliorácií a 300 m preložiek odvodňovacích kanálov, v zelenom o 195 100 m² resp. 210 m.

Vplyv na lesné hospodárstvo

Vplyv výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na lesné hospodárstvo sa nepredpokladá.

Vplyv na vodné hospodárstvo

Vplyvy na vodné hospodárstvo sa nepredpokladajú.

Vplyv na protipovodňovú ochranu územia

Vplyv na protipovodňovú ochranu územia nie je predpokladaný.

Vplyvy na priemyselnú výrobu, technické areály a nevýrobné činnosti

V rámci regiónu navrhovaná činnosť priaznivo ovplyvní výrobné aj nevýrobné činnosti a podnikateľské aktivity, ktoré umožní vybudovaná rýchlostná cesta. Navrhovaná činnosť umožní rýchlejšie a komfortnejšie dopravné prepojenie regiónov. Je predpoklad, že skvalitnením dopravy dôjde k zatraktívneniu územia a jeho rozvoju. Tomu zodpovedá aj návrh rozmiestnenia budúcich priemyselných lokalít, ktoré vyplýva z územných plánov jednotlivých dotknutých obcí. Nové priemyselné lokality sa plánujú v Dvorníkoch, Turni nad Bodvou, Moldave nad Bodvou, Mokranciach, Čečejevciach, Cesticiach, Šaci.

V zelenom variante je uvažované s vybudovaním účelovej komunikácie od MÚK Turňa nad Bodvou, ktorá priamo napojí DP Dvorníky s rýchlostnou cestou. Tým sa zníži intenzita ťažkej dopravy cez obec Dvorníky – Včeláre a dosiahne sa priaznivejšie napojenie lokality ťažby a cementárne s nadradenou dopravnou infraštruktúrou.

Identifikované strety sú nasledovné:

Modrý variant

- v k.ú. Turňa nad Bodvou, cca v km 7,350 je navrhovaná trasa R2 v kolízii s novovybudovaným areálom Štrkopiesky, Hájska cesta,
- v k.ú. Mokrance je trasa vedená v tesnej blízkosti budúcej plochy priemyselného parku na jej SV okraji a zasahuje do plochy rozvoja priemyslu nad cestou III. tr.,
- v k.ú. Čečejevce je trasa R2 vedená v tesnej blízkosti navrhovanej plochy priemyslu v jej severnej časti,
- v k.ú. Veľká Ida je trasa R2 vedená v tesnej blízkosti JV okraja plánovaného priemyselného parku,
- v k.ú. Šaca je trasa R2 vedená cez plánovanú plochu rozvoja výroby a vybavenosti vetvou MUK Šaca

Zelený variant

- k.ú. Dvorníky - trasa rýchlostnej cesty R2 okrajovo zasahuje do plochy pre výrobu a výrobné služby,
- k.ú. Čečejevce - trasa rýchlostnej cesty R2 okrajovo zasahuje do plánovanej plochy

rozšírenia areálu firmy Tajba, a.s.

- v k.ú. Veľká Ida je trasa R2 vedená v tesnej blízkosti JV okraja plánovaného priemyselného parku,
- v k.ú. Šaca je trasa R2 vedená cez plánovanú plochu rozvoja výroby a vybavenosti vetvami MUK Šaca.

Vplyvy na sídla

Navrhované variantné riešenia rýchlostnej cesty R2 sú vedené tak, aby podľa možností v maximálnej možnej miere rešpektovali urbanizované prostredie jednotlivých dotknutých obcí a miest.

Rýchlostná cesta predstavuje v území významný limitujúci prvok ďalšieho územného rozvoja obcí.

V modrom variante trasa ovplyvňuje v širšom okolí obec Zádiel, ktorá je vstupnou bránou do turisticky významnej oblasti Zádielskej doliny, keď v nej zasahuje do plánovanej lokality rozšírenia športového areálu nad športovým ihriskom. V Turni nad Bodvou je trasa modrého variantu R2 vedená súbežne s cestou I/16, prechádza severným okrajom obce a je v okrajovej kolízii s budúcou plánovanou výstavbou obytných plôch s nízkopodlažnou zástavbou. V súčasnosti je v susedstve poľnohospodárskeho družstva vybudovaný nový areál Štrkopiesky, ktorý je v kolízii s trasou modrého variantu. Pri tomto vedení trasy R2 sa celý objem dopravy bude realizovať v jednom spoločnom koridore rýchlostnej cesty a cesty I/16. V Moldave nad Bodovou sa trasa modrého variantu nachádza areál Správy ciest Košického samosprávneho kraja Moldava nad Bodvou a jeden rodinný dom. V Mokrancoch je trasa je v kolízii s plánovaným rozvojom priemyselnej zóny. V Čečejevciach trasa prechádza mostným objektom cez areál PD. V ostatných obciach trasa rýchlostnej cesty nie je v kolízii s plánovanou zástavbou obce.

V zelenom variante v Dvorníkoch trasa okrajovo zasahuje do plochy rozvoja výroby a výrobných služieb. V Moldave nad Bodvou je trasa rýchlostnej cesty vedená v blízkosti plánovanej budúcej výstavby bytovej zóny. V Mokranciach si výstavba cesty vyžaduje asanáciu jedného rodinného domu oproti železničnej stanici. V zóne do 100 m od okraja rýchlostnej cesty sa nachádzajú 2 rodinné domy a v zóne do 200 m cca 25 rodinných domov. Súčasná cesta I/16 je cca 200 m od severného okraja obce. Z hľadiska vzdialenosti dopravnej trasy od sídla bude výstavba rýchlostnej cesty znamenať zhoršenie stavu oproti nulovému variantu. Zelený variant je pre obec Mokrance priechodný za podmienky odsunu trasy južným smerom. Z tejto požiadavky vyplynula modifikácia zeleného variantu vedená v tesnej blízkosti PD. Predstavitelia PD s takto navrhnutou polohou rýchlostnej cesty R2 súhlasia. Problémom môže byť trasa ropovodu a jeho ochranné pásmo 100 m. V Čečejevciach dochádza ku územnej kolízii s areálom firmy TAJBA a navrhovaným rozšírením plôch skladov a logistiky. V ostatných obciach trasa rýchlostnej cesty nie je v kolízii s plánovanou zástavbou obce.

V spoločnej trase oboch variantov R2 je trasa vedená vo vzdialenosti cca 2,0 km severne od zastavanej časti obce Veľká Ida, avšak bližšie, ako je to v súčasnosti na ceste I/16, ale trasa nie je v kolízii s plánmi rozvoja obce. V Šaci dochádza ku kolízii s plánovaným zámerom rozšírenia plôch priemyslu. V trase MUK Šaca sa nachádzajú objekty po pravej strane súčasnej cesty I/16 v smere na Košice. Jedná sa o starší murovaný objekt celkom na začiatku napojenia križovatky, objekt podlhovastého tvaru (podchod) a objekty v záhradkárskej osade.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Vybudovanie navrhovaného úseku rýchlostnej cesty bude mať pozitívny vplyv na rozvoj služieb a cestovného ruchu v regióne. Zlepší sa dostupnosť turistických a rekreačných

lokalít Slovenského krasu, Zádielskej doliny, Turnianskeho hradu, Drienovca. Lepšia dostupnosť umožní zvýšenú návštevnosť týchto lokalít a záujem podmieni rozvoj rekreačných stredísk – ubytovacích kapacít, centier. Zlepšia sa podmienky pre drobné podnikateľské aktivity napr. v oblasti stravovania či ubytovania. Medzinárodne významným centrom cestovného ruchu a turizmu s predpokladaným rozvojom najmä poznávacieho turizmu je Zádielska dolina, Drienovec kúpele a Turňa n/Bodvou – hrad. Do blízkosti trasy rýchlostnej cesty R2 zasahuje rekreačný celok NP Slovenský kras.

Zimné strediská a hlavné turistické strediská so vstupom z priestoru navrhovanej činnosti s plánovaným rozvojom sú situované severnejšie, v regióne Volovských vrchov. Výstavba rýchlostnej cesty v tomto úseku v modrom variante by narušila územie, ktoré je vstupnou bránou do Zádielskej doliny v Slovenskom krase. Zádielska dolina je jedným z turistických cieľov, atraktivít oblasti. Z hľadiska zásahu do územia, ktoré je v súčasnosti využívané na rôzne formy rekreácie, alebo v budúcnosti, v súlade s územným plánom, má plniť funkciu rekreačného územia, evidujeme narušenie plánovanej lokality rozšírenia športovo rekreačnej funkcie územia pri športovom ihrisku v Dvorníkoch v trase modrého variantu v km cca 3,8.

Z hľadiska vplyvu na rekreáciu a cestovný ruch je výhodnejšie vedenie trasy v zelenom variante.

Vplyvy na existujúcu infraštruktúru

Z hľadiska vplyvov na infraštruktúru je potrebné k významným vplyvom výstavby navrhovanej činnosti zaradiť kolízie s existujúcimi inžinierskymi sieťami a ďalšou technickou infraštruktúrou, pričom tieto sú riešené ako vyvolané investície.

Vplyvy na dopravný systém a dopravnú infraštruktúru

Navrhovaná činnosť sa zaoberá vybudovaním parciálneho úseku rýchlostnej cesty R2, ktorý je súčasťou celého ťahu R2. Vzhľadom na to, že nadväzujúce úseky rýchlostnej cesty R2 sú už čiastočne v prevádzke, dobudovaním celého úseku a sprevádzkovaním kapacitnej komunikácie dôjde k prerozdeleniu dopravy na ceste I/16, čo bude mať pozitívny vplyv najmä na plynulosť a bezpečnosť premávky. Negatívne vplyvy budú pôsobiť počas výstavby a to obmedzením dopravy na dotknutej cestnej sieti, zabezpečovaním prístupov na stavebné dvory, postupným zhoršovaním sa kvality existujúcich ciest.

Z hľadiska cyklotrás v dotknutom území sú evidované snahy o vybudovanie súvislej siete cykloturistických ciest, tieto by mali využívať tiež sieť ciest III. triedy. Historická vínna cesta na bicykli prechádza aj v trase navrhovaných variantov R2 v blízkosti Mokraniec a Čečejoviec. V modrom variante medzi Mokrancami a Čečejovcami bude môcť využívať preložku cesty III. triedy a v prípade zeleného variantu budú cesty, uvažované na cyklotrasu, premostené trasou rýchlostnej cesty. Tu bude potrebné v ďalších stupňoch PD zohľadniť trasu cyklocesty pri návrhu parametrov mostných objektov.

V dotknutom území sa nachádzajú letiská – medzinárodné letisko Košice a letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve - v Čečejovciach - Seleške, Veľkej Ide a Drienovci. Všetky letiská majú stanovené ochranné pásma, ktoré sú v kolízii s trasou rýchlostnej cesty R2 nasledovne:

Modrý variant

km 9,930 – 13,370	Letisko Drienovec – prechádza cez OP s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN
km 10,650 – 12,580	Letisko Drienovec – prechádza cez OP vodorovnej roviny 230 m n.m. B.p.v.
km 22,500	Letisko Čečejovce – trasa prechádza v min. vzdialenosti cca 150 m od posledného OP km 28,000 Letisko Veľká Ida – trasa prechádza v min. vzdialenosti cca 330 m od posledného OP

- km 26,060 – K.Ú Letisko Košice – trasa prechádza cez všetky OP
Zelený variant
 km 10,020 – 13,300 Letisko Drienovec – prechádza cez OP s obmedzením stavieb
 vzdušných vedení VN a VVN
 km 10,520 – 12,750 Letisko Drienovec – prechádza cez OP vodorovnej roviny 230 m n.m.
 B.p.v.
 km 28,300 Letisko Veľká Ida – trasa prechádza v min. vzdialenosti cca 330 m od
 posledného OP
 Km 26,400 - K.Ú Letisko Košice – trasa prechádza cez všetky OP

Hlavným a najdôležitejším pozitívnym vplyvom rýchlostnej cesty R2 v úseku Včeláre – Šaca je po vybudovaní ostatných úsekov R2 vytvorenie homogénneho ťahu od Zvolena po Košice, ktorý odbremení obce a mestá ležiace pri súčasnej ceste I/16 od tranzitnej, najmä ťažkej nákladnej dopravy.

V úseku rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca sú základné predpoklady a parametre, dôležité z hľadiska rozhodovania o väčšej vhodnosti toho ktorého variantu z hľadiska dopravy, úplne rovnaké. Varianty začínajú a končia v rovnakom bode, na trase sú projektované 3 mimoúrovňové križovatky, ktoré predpokladajú rovnaké prerozdelenie dopravy. Preto z hľadiska prerozdelenia dopravy na rýchlostnú cestu a na cestu I/16 nie je rozhodujúce, ktorý variant rýchlostnej cesty R2 bude vybudovaný, obidva stiahnu na trasu R2 rovnaký podiel dopravy.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na urbány komplex a využitie zeme počas výstavby sú málo významné s väčším dopadom v modrom variante.

Vplyvy na urbány komplex a využitie zeme počas prevádzky sú málo významné s väčším dopadom v modrom variante.

VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ A PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VPLYVY NA VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY

Na základe súčasných poznatkov nie je predpoklad dopadu výstavby alebo prevádzky navrhovaného vedenia na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

V dotknutom území je predpoklad výskytu archeologických nálezísk (sídliiskové areály a pohrebiská). Rôznymi stavebnými prácami môže dôjsť k poškodeniu archeologických lokalít, ktoré sú chránené zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu. Aby sa predišlo ich zničeniu je potrebné lokality preskúmať archeologickým výskumom.

Navrhovaná činnosť zasahuje do týchto archeologických lokalít:

Modrý variant

- | | |
|---|-----------------------------|
| km cca 0,500 – 1,500 | Včeláre - Tatárka |
| km cca 3,200 – 3,850 | Zádiel - Delo |
| km cca 10,500 – 12,00 | Drienovec – Oblúk II |
| km cca 17,000 – 17,550 | Moldava nad Bodvou - Remene |
| km cca 22,450 – 23,400 | Čečejevce – Dlhý breh |
| km cca 25,200 – 25,880 | Cestice – Alsó dubok |
| km cca 28,100 – 28,600 | Komárovce - Kanál |
| km cca 29,540 – 30,300 | Veľká Ida – Veľký povraz |
| Celková dĺžka prechodu cez archeologickú lokalitu: 6,59 km | |

Zelený variant

km cca 0,500 – 3,000	Včeláre - Tatárka	
km cca 7,850 – 8,650	Turňa nad Bodvou – Oblúk II	
km cca 10,600 – 11,400	Drienovec – Oblúk II	
km cca 25,450 – 26,150	Cestice – Alsó dubok	
km cca 28,380 – 28,880	Komárovce - Kanál	
km cca 29,820 – 30,580	Veľká Ida – Veľký povraz	
Celková dĺžka prechodu cez archeologickú lokalitu:		6,06 km

Celkové hodnotenie:

Vplyvy nie sú identifikované, ale je nutný podrobný archeologický prieskum.

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

Z hľadiska území sústavy Natura 2000 je ako územia dotknuté, vzhľadom na umiestnenie voči variantom rýchlostnej cesty R2 boli identifikované tieto strety:

Modrý variant

- km 1,000 – 2,700 prechádza vo vzdialenosti cca min. 400 m od hranice Územia európskeho významu Horný vrch,
- km 5,720 – 6,350 prechádza v tesnej blízkosti Turnianskeho rybníka (20 m), ktorý je súčasťou CHVÚ Slovenský kras,
- km 6,550 – 6,990 cez Chránené vtáčie územie Slovenský kras
- km 13,300 – 14,500 prechádza v minimálnej vzdialenosti cca 180 m od hranice Chráneného vtáčieho územia Slovenský kras

Zelený variant

- km 0,500 – 5,200 v minimálnej vzdialenosti 480 m od hranice Chráneného vtáčieho územia Slovenský kras,
- Slovenský kras, privádzač – účelová komunikácia ku MÚK Moldava nad Bodvou je situovaná bližšie – na ceste I/16,
- km 22,500 – v tesnej blízkosti hranice Chráneného vtáčieho územia Košická kotlina (50 m),
- km 13,100 – 14,300 prechádza v minimálnej vzdialenosti cca 370 m od hranice Chráneného vtáčieho územia.

SKCHVU027 Slovenský kras

Posudzovaná trasa R2 v modrom variante v km 6,550 pretína výbežok ochranného pásma NP Slovenský kras (2. st. ochrany) v dĺžke cca 440 m. Územie OP NP prekrýva aj časť územia SKCHVU027 Slovenský kras, zároveň trasa v modrom variante prechádza v km 5,720 v tesnej blízkosti (cca 20 m) Turnianskeho rybníka, ktorý je súčasťou uvedeného CHVÚ.

Trasa zeleného variantu prechádza v km 5,000 vo vzdialenosti cca 480 m severne od hranice CHVÚ.

Z pohľadu vplyvu trasy rýchlostnej cesty R2 v modrom variante na SKCHVU027 Slovenský kras ide o zásah do okrajovej časti chráneného územia v dosahu antropogénnych vplyvov urbanizovaného územia. Aj keď rýchlostná cesta významne nefragmentuje uvedené územie, negatívny účinok modrého variantu sa dá predpokladať v mieste priblíženia sa k Turnianskemu rybníku, ktorý je súčasťou CHVÚ. Negatívny účinok sa prejaví hlukovou

záťažou a rizikom mortality vtákov prelietajúcich cez rýchlostnú cestu. Vplyv redukcie plochy biotopov, populácií druhov, ako aj biodiverzity územia, je málo významná.

V úseku Moldava nad Bodvou - Šaca dôjde mimo CHVÚ k čiastočnej likvidácii a fragmentácii potravných (lovných) biotopov vtákov hniezdiacich v CHVÚ.

Vhodnejším sa javí zelený variant, pretože modrý variant vedie v tesnej blízkosti Zemného hradiska a lesov Drienovca a prechádza medzi Turnianskym hradným vrchom a Turnianskym rybníkom, ktorý je izolovanou, ale významnou súčasťou CHVÚ.

Predmety ochrany CHVÚ Slovenský kras budú ovplyvňované najmä týmito vplyvmi:

- záber potravného biotopu,
- riziko kolízie s vozidlami,
- rušenie hlukom,
- záber hniezdneho biotopu.

Záber potravného biotopu

Ani jeden z variantov nezasahuje významnejšie do potravných biotopov predmetov ochrany priamo v CHVÚ Slovenský kras, resp. priamo do tohto územia. V prípade modrého variantu je však variant trasovaný priamo medzi dvoma časťami CHVÚ Slovenský kras v koridore okolo súčasnej cesty prvej triedy I/16, ktorej okolie nie je súčasťou CHVÚ. V prípade kane močiarnej sa v tomto území nachádzajú loviská druhu, ktoré výstavbou R2 zaniknú. Jedná sa však len o minimálny a okrajový zásah do celkovo mnohonásobne väčších lovisk kane močiarnej (*Circus aeruginosus*) v území a v okolí, navyše do potravných biotopov druhu, ktoré nie sú umiestnené v CHVÚ. Podobne do lovisk umiestnených mimo CHVÚ zasiahne R2 Včeláre-Šaca aj u orla krikl'avého (*Aquila pomarina*) a to do loviska páru hniezdiaceho v okolí Hrhova oba varianty a modrý variant do lovisk páru loviaceho v okolí Drienovca. Okrem toho sa modrý variant dotkne aj lovisk výra skalného (*Bubo bubo*) hniezdiaceho v Zádielskej doline. Opätovne však ide len o okrajový nevýznamný zásah do potravných biotopov ako u predchádzajúcich druhov.

Okrajovo sa tento úsek (modrý variant) dotkne potravných biotopov penice jarabej (*Sylvia nisoria*) a strakoša červenochrbtého (*Lanius collurio*) priamo na okraji CHVÚ opätovne v okolí Turnianskeho rybníka, pričom však ide o plošne nevýznamný zásah.

Riziko kolízie s vozidlami

Podobne ako v prípade záberu potravného biotopu je hlavným problematickým miestom vo vzťahu k riziku kolízií trasa modrého variantu v blízkosti Turnianskeho rybníka. V tejto lokalite je trasa R2 navrhnutá v bezprostrednej blízkosti hniezdísk bučiaka trst'ového (*Botaurus stellaris*) a kane močiarnej umiestnených v CHVÚ Slovenský kras. Riziko kolízií s vozidlami pritom na cestnej sieti patrí medzi jedny z najviac problematických faktorov pre ochranu niektorých vtáčích druhov. V prípade oboch druhov hrozí riziko pri preletoch v okolí hniezdiska a v prípade kane močiarnej hrozí riziko aj pri zbere potravy (môže zbierať kadávery na cestách). Na druhej strane však oba druhy na zber potravy využívajú prioritne územia vo väčšej vzdialenosti od súčasnej cesty I/16 (a teda budúcej trasy R2) a riziko kolízií uvedených druhov je nízke.

Rušenie hlukom

V prípade výstavby R2 Včeláre-Šaca nie je hluk závažným problémom u väčšiny druhov, keďže samotné hniezdiská predmetov ochrany sú vo väčšej vzdialenosti od rýchlostnej cesty. Jedinými druhmi, ktorých hniezdiská sú umiestnené v blízkosti modrého variantu R2 sú bučiak trst'ový a kaňa močiarna, kde však väčším problémom je riziko kolízie s vozidlami.

Záber hniezdneho biotopu

Výstavba R2 Včeláre-Šaca priamo zasiahne do biotopov druhov, ktoré sú predmetom ochrany v CHVÚ Slovenský kras len v okolí Turne nad Bodvou a Turnianskeho rybníka a aj to len na okraji CHVÚ. Tento zásah sa bude týkať jednotlivých párov penice jarabej a

strakoša červenochrbtého. Výstavbou rýchlostnej cesty dôjde k zániku hniezdných teritórií v uvedených lokalitách, avšak tieto druhy sa v území vyskytujú vo vysokej populácii.

SKUEV0356 Horný vrch

Rýchlostná cesta R2 priamo nezasahuje do chráneného územia, prechádza vo vzdialenosti cca 400 m južne od chráneného územia. Možno však predpokladať čiastočne ovplyvnenie ÚEV Horný vrch, pretože mimo jeho územia dôjde k prerušeniu migračnej trasy veľkých šeliem. Vhodnejším sa javí zelený variant, hoci aj ten pretína migračné trasy veľkých šeliem. Modrý variant však vedie v tesnej blízkosti Zemného hradiska a Turnianskeho hradného vrchu.

Priame kolízie cicavcov s dopravnými prostriedkami nie je možné vylúčiť pri výstavbe, ani pri prevádzke rýchlostnej cesty. Z hľadiska porovnania vplyvov posudzovaných variantov na ÚEV je predpoklad, že vplyv zeleného variantu bude menší ako modrého variantu.

Negatívny vplyv nastane hlavne počas výstavby, keď bude odstránená časť vegetácie a s ňou zaniknú reprodukčné biotopy a biotopy, ktoré sú zdrojom potravy. Sprievodné javy výstavby (hluk, prašnosť) budú dočasne pôsobiť stresujúco na tu žijúce živočíchy.

V rámci ÚEV Horný vrch neboli identifikované žiadne biotopy a ani druhy, ktoré sú predmetom ochrany, ako dotknuté navrhovaným zámerom výstavby rýchlostnej cesty R2.

SKCHVU009 Košická kotlina

Variantné riešenia rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca priamo nezasahujú do chráneného územia a k priamemu zásahu, alebo negatívnemu ovplyvneniu hniezdiska dravcov a sov nedôjde. Pri obci Čečejevce v km 22,570 je trasa zeleného variantu vedená cca 170 m SZ od CHVÚ.

Negatívne vplyvy R2 Včeláre – Šaca sa môžu sekundárne prejaviť v kolízii vtákov s dopravnými prostriedkami, ktoré nie je možné vylúčiť pri výstavbe, ani pri prevádzke rýchlostnej cesty.

Predmety ochrany CHVÚ Slovenský kras budú ovplyvňované najmä týmito vplyvmi:

- záber potravného biotopu,
- riziko kolízie s vozidlami.

Záber potravného biotopu

Ani jeden z variantov nezasahuje priamo do potravných biotopov priamo v CHVÚ Košická kotlina. Oba varianty však napriek tomu zasahujú do potravných teritórií, resp. biotopov druhov hniezdiacich priamo v CHVÚ. V tomto prípade je zásah výraznejší v prípade zeleného variantu, ktorý sa približuje do väčšej blízkosti k severozápadnému okraju CHVÚ Košická kotlina a do relatívnej blízkosti hniezdiska sokola rároha (*Falco cherrug*) v tomto území. V prípade bociana bieleho (*Ciconia ciconia*) a orla kráľovského (*Aquila heliaca*) je záber potravných biotopov porovnateľný u oboch variantov. U všetkých troch zmienovaných druhov sa však záber potravných biotopov nedotýka kľúčových lokalít pre zber potravy. Rýchlostná cesta je navyše na veľkom úseku v oboch variantoch vedená paralelne s existujúcimi komunikáciami (buď cesta I/16 alebo železničná trať), kvalita biotopov je tak v týchto úsekoch už degradovaná antropogénnymi činnosťami a vyrušovaním.

Riziko kolízie s vozidlami

Riziko kolízií sa týka predovšetkým lokalít v blízkosti hniezdísk a lovísk predmetov ochrany v CHVÚ Košická kotlina. V tomto ohľade je mierne znevýhodnený zelený variant, ktorý sa v blízkosti obce Cestice najviac približuje k CHVÚ a aj k hniezdiskám a lovískam predmetov ochrany. Na druhej strane však dotknuté druhy na zber potravy využívajú prioritne územia vo väčšej vzdialenosti od plánovanej trasy R2 a riziko kolízií uvedených druhov je teda hodnotené ako nízke.

Hodnotenie vplyvov zámeru na integritu lokalít

Ako preukazuje zhodnotenie podľa predchádzajúcej časti, u viacerých predmetov ochrany dochádza pri zámere R2 Včeláre – Šaca k mierne negatívnemu vplyvu a to vo všetkých variantoch. Nikde sa však nekonštatuje zistenie významne negatívneho vplyvu v prípade fialového a červeného variantu. V prípade modrého variantu však bol zistený významne negatívny vplyv na populáciu výra skalného v CHVÚ Slovenský kras.

Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov

Vzhľadom ku charakteru projektu sa neočakáva kumulácia vplyvu na dotknuté a ďalšie územia (ÚEV a CHVÚ) v okolí v spolupôsobení s inými projektmi.

Posudzovaný úsek medzi Včelármí a Šacou je umiestnený v značne antropogénne pozmenenom území, väčšinou vo väčšej vzdialenosti od chránených území a v blízkosti či už intenzívne využívanej poľnohospodárskej krajiny Košickej kotliny, urbanizovaného prostredia, priemyselných centier (napríklad železiarní US Steel) alebo dobývacích priestorov (lom južne od Včelár).

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane vplyvu na chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, správy o hodnotení, posudku, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj ostatných stanovísk a zo súčasného stavu poznania

sa súhlasí s

realizáciou navrhovanej činnosti "Rýchlostná cesta R2 Včeláre - Šaca".

2. Odsúhlasený variant

Súhlasí sa realizovať **zelený variant**

s navrhovanou modifikáciou úseku pri obci Mokrance (odsun trasy)

a v ďalších etapách prípravy stavby s prehodnotením zmeny smerového a výškového vedenia trasy a odsunu cca 150 m od obce Cestice.

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

Návrh opatrení vychádza zo správy o hodnotení, požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk dotknutých subjektov a na základe vlastných zistení. Uvedené opatrenia platia pre odporúčany zelený variant.

Územnoplánovacie opatrenia

- Definitívne riešenie trasovania rýchlostnej cesty R2 Včeláre – Šaca je potrebné zapracovať do zmien a doplnkov ÚPD obcí, ÚPN VÚC Košického kraja a Územného plánu hospodársko-sídelskej aglomerácie Košice, časť Šaca, po vydaní záverečného

stanoviska MŽP SR, resp. po vydaní rozhodnutia o umiestnení stavby (po ukončení územného konania).

Technické a technologické opatrenia

- Potenciálna aktivizácia geodynamických procesov (nestabilita územia) pri zakladaní stavebných objektov rýchlostnej cesty riešiť podrobným zhodnotením výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu s podrobným projektom sanačných a stabilizačných technických opatrení.
- Svahy násypov a zárezov je potrebné zabezpečiť proti veternej a vodnej erózii vhodnou vegetačnou a protieróznou úpravou už počas výstavby.
- Pre budovanie násypov počas výstavby maximálne využiť získaný výkop zo zárezov, vzhľadom na nedostatok materiálov do násypov a podľa možností neotvárať nové zdroje sypaniny.
- Pri návrhu mostov a priepustov križujúcich povrchové toky rešpektovať podmienky pre priechodnosť povodňových prietokov (Q100).
- Mostné objekty navrhnuť na prevedenie Q100 s bezpečnosťou min. 1 m s umiestnením pilierov mostov mimo prietočné profily vodných tokov a mimo telesá ochranných hrádzí.
- Výústne objekty do vodných tokov navrhnuť tak, aby nezasahovali do ich prietočného profilu a zabezpečiť ich proti účinku povodňových prietokov vhodným opevnením.
- Nepriaznivé účinky hluku na obyvateľstvo z dopravy eliminovať protihlukovými opatreniami.
- V rámci úpravy tokov pod mostnými objektami minimalizovať zásah do brehov, neumiestňovať piliere mostov do ich koryta.
- Vykonať hydrogeologické posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R2 na podzemné vody pre zelený variant v úseku km 0,0 - 2,0 a v km 6,0 - 7,0 a pre modrý variant v úseku km 0,0 – 7,0 a v km 13,0-15,5 s dôrazom na možné ovplyvnenie dotknutých vodárenských zdroj a navrhnuť príslušné technické opatrenia.
- Pred začatím výstavby sa na plochách trvalého záberu musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910 a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie.
- V súvislosti so skládkovaním humusového horizontu pôd upozorňujeme na povinnosť investora zabezpečiť správne ošetrovanie deponovanej pôdy a to najmä z toho dôvodu, že v projekte sa počíta so spätným využitím pôdy na zahumusovanie svahov a následné vegetačné úpravy.
- Počas výstavby sa opatrenia musia sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:
 - zhutnenie pôdy pri výstavbe je vratný proces a je možné ho odstrániť použitím mechanickej rekultivácie v podobe hĺbkového kyprenia pôdy,
 - počas stavby minimalizovať dĺžku otvorenia výkopových rigolov, aby nedochádzalo k vyplavovaniu a odnosu jemných častíc zrážkami, resp. vetrom,
 - v prípade intoxikácie pôdy je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu,
 - po skončení výstavby je nevyhnutné renaturovať dočasné staveniskové komunikácie a ostatné plochy dočasných záberov na ktorých je potrebné vykonať dôslednú rekultiváciu pôdy a obnovenie pôvodného vegetačného krytu (lúky, brehové porasty, zalesnenie a pod.).
- Výrub drevín a krovín realizovať predovšetkým mimo vegetačného obdobia a minimalizovať rozsah výrubu drevín. Výrub vo vegetačnom období môže byť

podmieneny ornitologickým posudkom. Uprednostňovať náhradnú výsadbu oproti finančnej náhrade.

- Na úsekoch križujúcich migračné trasy obojživelníkov vybudovať podchody na bezpečný prechod obojživelníkov a zábrany na elimináciu ich vstupu na vozovku rýchlostnej cesty.
- Zabezpečiť priechodnosť všetkých mostných objektov pre drobné mäsožravce (napr. vydra, tchor, hranostaj) a obojživelníky.
- Podľa možnosti minimalizovať rozsah vegetačných úprav za účelom zníženia atrahovania vtáctva do blízkosti rýchlostnej cesty a teda za účelom zníženia rizika kolízií. Rozsah vegetačných úprav navrhnuť v úzkej súčinnosti so ŠOP SR.
- Preložku 22 kV vedenia uložiť pod povrch zeme.
- V celom úseku navrhovanej rýchlostnej cesty R2 je nutné rešpektovať všetky veľkoplošné a maloplošné chránené územia, územia sústavy NATURA 2000, prvky územného systému ekologickej stability, biotopy európskeho a národného významu a zabezpečiť, aby nebola dotknutá ich funkcia.
- V km 0,00 umiestniť ekodukt šírky 100 m za účelom minimalizovania mortality kopytníkov a väčších druhov cicavcov a znížiť tak aj mieru atrahovania dravcov pre zber potravy popri cestách a ich možné riziko kolízií. Za rovnakým účelom v prípade zeleného variantu mostný objekt ponad Bodvu umiestnený medzi Žarnovom a Turňou nad Bodvou (most cez Bodvu z dvoch plánovaných umiestnený severnejšie) riešiť v ďalších stupňoch dokumentácie tak, aby umožňoval bezpečný prechod aj pre väčšie druhy kopytníkov.
- Ako náhradu za zaniknuté loviská bociana bieleho a dravcov vytipovať plochu pozemku v CHVÚ Košická kotlina a po dohode s užívateľmi pozemkov na nej obnoviť trávny porast so starostlivosťou porastu do doby 2 rokov na dosiahnutie cieleného stavu trávneho porastu. Obdobným spôsobom ako náhradu za zaniknuté loviská bociana bieleho je vhodné vytvoriť mokrad' v prípade dohody s vlastníkmi a užívateľmi pozemkov (alebo zlepšiť stav existujúcich, resp. novovytváraných).“ Zatrávnenie pozemkov a vytvorenie mokrade realizovať za súčinnosti so ŠOP SR pri výbere miesta a plochy.
- Pri výstavbe minimalizovať zásah do brehových porastov a obmedziť devastáciu brehov, pri úprave dna a brehov premostovaných vodných tokov požívať prírodné materiály, drevo, kameň.
- Pri menších vodných tokoch zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku – 2,60 m.
- V trasách biokoridorov ponechať medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku voľný priestor pre migráciu živočíchov.
- V rámci vegetačných úprav rýchlostnej cesty navrhnuť prijateľný kompromis výsadiieb, ktorý bude zohľadňovať aj požiadavku ŠOP SR, Správy NP Slovenský kras nevysádzať zeleň na svahoch rýchlostnej cesty z dôvodu atrahovania vtáctva a následnej zvýšenej mortality a potreby stabilizácie povrchu svahov RC výsadbami.
- Konzultovať rozmiestnenie zelene s pracovníkmi ŠOP SR.
- Zabezpečiť každoročné odstraňovanie invázných druhov rastlín z okolia rýchlostnej cesty.
- Zeminu na zahumusovanie svahov a plôch rýchlostnej cesty použiť len z ošetrovaných skládok, s cieľom zamedzenia ďalšieho šírenia invázných a expanzívnych rastlín zo semien obsiahnutých v zemine.
- Po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách, narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehové porasty, rekultivovať nie len plochy dočasných záberov na PPF.

- V rámci vegetačných úprav vykonať výsadbu navádzacej zelene v súvislosti s výstavbou ekoduktu.
- Výsadbu drevín realizovať z pôvodných domácich drevín.
- Je potrebné rešpektovať súčasnú aj navrhovanú urbanizáciu dotknutého územia a využívanie zeme, v technickom riešení obmedziť zásah do zastavaného územia v kolíznych úsekoch navrhovaných variantov vhodnými opatreniami (oporné a zárubné múry, mosty).
- Vzhľadom ku kolízii trasy rýchlostnej cesty R2 s existujúcou technickou infraštruktúrou (cesty, produktovody, energetické siete a pod.) je potrebné riešiť ich ochranu ako vyvolané investície (prekládky).

Organizačné a prevádzkové

Hlavným cieľom organizačných a prevádzkových opatrení je predchádzať nepredvídaným situáciám, najmä haváriám, pracovným a prevádzkovým poruchám, resp. iným škodám, nadmernému vzniku odpadov a zosúladiť pracovné a technologické postupy s platnou legislatívou a príslušnými technickými normami. Ide o vypracovanie hlavne *plánu organizácie výstavby (POV), havarijných plánov, manipulačných a prevádzkových poriadkov, programov odpadového hospodárstva, organizačných smerníc na ochranu zdravia a bezpečnosti, prípadne ďalších*. Súčasťou plánov je aj materiálno-technické vybavenie na ich realizáciu.

Iné opatrenia

V rámci iných opatrení je potrebné v etape ďalších stupňov prípravy stavby, počas výstavby a prevádzky zabezpečiť nasledujúce opatrenia:

- V prípade výstavby mostného objektu 232 v km 27,706 zeleného variantu, ktorý je totožný s objektom 232 v km 27,427 modrého variantu môže dôjsť k prerušeniu rádiorелеovej trasy Ozbrojených síl Slovenskej republiky Veľká Ida – Kojšova Hoľa. Ak cestné premostenie presiahne uvedenú nadmorskú výšku (250 m n.m.), žiadajú do nákladov zahrnúť prekládku existujúceho anténového systému.
- Je nutné rešpektovať (zachovať) ochranné pásma pozemných leteckých zabezpečovacích systémov v súlade s predpisom L14-OP a rozhodnutím SLI-332-8/LPZ.
- Je nutné zabezpečiť prejazdnosť prístupových ciest k vojenskému objektu Veľká Ida.
- Počas realizácie stavby zabezpečiť prejazdnosť cesty I/16 v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m (záujmové dôvody Ozbrojených síl Slovenskej republiky).
- Zabezpečiť na železničnej trati č. 160 Zvolen os. st. - Košice v plánovaných úsekoch záberu stavby prejazdnosť železničnej trate č. 160 minimálne v jednej železničnej koľaji alebo núdzovú prevádzku daného úseku s využitím obchádzkových železničných tratí a technických obmedzení.
- Vypracovať podklady pre primerané (predbežné) posúdenie infraštruktúralného projektu podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobenia spoločenstva v oblasti vodnej politiky v zmysle stanoviska VÚVH.
- Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre riešenia ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
- Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie zrealizovať archeologický prieskum a pred zahájením výstavby postupovať v zmysle záverov a odporúčaní prieskumu.
- Vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia o konkrétne úpravy.

- Dodržiavať všetky opatrenia týkajúce sa manažmentu v CHVÚ.
- Zriadiť environmentálny dozor stavby pre vytipované miesta alebo úseky výstavby vedenia s cieľom kontroly výstavby, resp. kontroly navrhnutých opatrení, ako prostriedku monitoringu vo fáze počas výstavby.
- Vykonať komplexný archeologický prieskum dotknutého územia v zmysle platnej legislatívy.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

Pre sledovanie predpokladaných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia je potrebné spracovať *samostatný komplexný projekt monitoringu*, ktorý by mal obsahovať návrh na monitorovanie abiotických a biotických zložiek životného prostredia. Predmetom záujmu monitoringu budú tie zložky životného prostredia, u ktorých realizácia navrhovanej činnosti vo vybranom variante spôsobuje zmenu kvantifikovateľných charakteristík.

Základným pravidlom každého monitoringu vykonávaného v súvislosti s procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie je jeho etapizácia vzhľadom k priebehu stavebných aktivít. Takto je nutné začať na monitorovacích aktivitách v predstihu, ešte pred samotnou výstavbou (1. etapa), s cieľom definovať pôvodný stav dotknutého územia (monitorovacích plôch) a vychádzať z neho pri porovnávaní so stavom pri pôsobení vplyvov. Monitorovanie musí kontinuálne pokračovať vo fáze výstavby (2. etapa), kde by sa malo sústrediť na hodnotenie stavebných zásahov, vplyvov a opatrení súvisiacich so samotnou výstavbou projektu. V poslednej fáze - počas prevádzky projektu (3. etapa) by sa mali hodnotiť prevádzkové vplyvy a kvalita zapracovaných opatrení, s cieľom kvalitného následného environmentálneho managementu dotknutého územia.

Na základe spracovaného vyhodnotenia vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie ide predovšetkým o monitoring:

- hluku vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu trasy rýchlостnej cesty voči zastavanému územiu s dôrazom na dotknuté obce a ich časti,
- flóry s dôrazom na invázne druhy rastlín,
- migračných trás živočíchov.

Z hľadiska väzby na povoľujúci proces by mala byť funkčnosť monitoringu podmienkou vydania rozhodnutí v jednotlivých krokoch povoľovacieho procesu.

Ďalej je potrebné uviesť, že na základe ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- systematicky sledovať a merať jej vplyvy,
- kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povoľujúci orgán s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 39, ods. 3 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak sa zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona je horší, než sa predpokladalo v správe o hodnotení, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

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

Všetky predložené písomné stanoviská boli vzaté do úvahy, príslušný orgán sa zaoberal každým z nich.

Do výsledného znenia boli premietnuté všetky akceptované, keď iba 3 z nich neboli akceptované. Ako neakceptované boli:

- 3 stanoviská žiadajúce prepracovanie správy o hodnotení a jej opätovné posúdenie, čiastočne akceptované bolo stanovisko obce Cestíc, ktoré požadovalo modifikáciu úseku trasy v časti Cestíc. Uvedená požiadavka bude riešená v ďalšom povoľujúcom konaní.

Združenie domových samospráv, Bratislava malo požiadavku, aby boli v záverečnom stanovisku uvedené subjekty dotknutej verejnosti a zároveň pripomienky, ktoré si uplatnili v zisťovacom konaní.

Požiadavka sa akceptuje a v kapitole IX tohto záverečného stanoviska je uvedená dotknutá verejnosť. V rámci zámeru zaslalo Združenie domových samospráv, Bratislava 7 bodov. Body 1 je deklaračný a berie sa na vedomie. Bod 7 uprednostňuje modrý variant. Tento bod sa neakceptuje, nakoľko z väčšiny stanovísk a postojov obcí vyplynula požiadavka pre zelený variant. Body 2 až 6 sa akceptujú a boli popísané tak v správe o hodnotení, ako aj dané do opatrení.

VII. Odôvodnenie záverečného stanoviska

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko vypracovalo MŽP SR v zmysle § 37 zákona na základe správy o hodnotení, stanovísk účastníkov procesu posudzovania, záznamov z verejných prerokovaní a odborného posudku v spolupráci s rezortným orgánom, orgánom na ochranu prírody a orgánom verejného zdravotníctva.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov. Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, vrátane možných rizík z havárií a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení.

Z posúdenia predmetnej správy o hodnotení, stanovísk, verejných prerokovaní a odborného posudku nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odporúčanie navrhovanej činnosti.

Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti neprináša táto významné negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by limitovali odsúhlasenie stavby. Predpokladané negatívne vplyvy majú prevažne lokálny charakter a sú zmierniteľné vhodne navrhnutými environmentálnymi opatreniami.

Obidva varianty rýchlostnej cesty R2 Včeláre Šaca majú spoločný začiatok a koniec úseku. Posudzované varianty sa líšia rozdielnym technickým riešením smerového vedenia trasy, v prekonávaní prírodných prekážok a existujúcej infraštruktúry.

Hlavným cieľom navrhovanej činnosti je skvalitnenie cestnej siete v riešenom území, zvýšenie priepustnosti a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Odstránením prejazdov intravilánovými úsekmi dôjde ku zlepšeniu obslužnosti územia, zníži sa miera zaťaženia obyvateľov tranzitnou dopravou alepší sa bezpečnosť premávky a kvalita života v dotknutých obciach.

Jedinou obcou, ktorá vyjadrila predbežný nesúhlas s trasou zeleného variantu boli Mokrance. Obec Mokrance, vo svojom stanovisku k zámeru (č.j. 218/2015 zo dňa

31.07.2015), ako aj v liste zo dňa 11.03.2016 žiadala posunutie trasy zeleného variantu v km cca 17,00 až 20,00 o cca 150 až 200 m od pôvodne plánovanej trasy, čím sa vylúči asanácia rodinného domu oproti železničnej stanici a zároveň sa oddiali trasa rýchlostnej cesty od obytnej časti obce Mokrance. Projektant preveril technické možnosti takého riešenia (modifikácia zeleného variantu v k.ú. Mokrance), ktoré by si vyžiadalo záber nezastavanej časti areálu poľnohospodárskeho družstva (PD vyjadrilo s uvedeným riešením súhlas) a odklonil trasu zeleného variantu v km 16,90 až 20,40) južne od pôvodnej trasy, čím sa zväčšila vzdialenosť od zastavanej časti obce Mokrance o 150 až 200 m.

Z porovnania realizácie zeleného variantu navrhovanej činnosti s nulovým variantom a modrým variantom vyplýva prevaha pozitívnych vplyvov jej realizácie.

- nižšie investičné náklady a efektívnejšie vynaložené investície,
- menší rozsah protihlukových stien,
- priaznivejšie riešenie z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo, bariérový a vizuálny efekt,
- menší záber poľnohospodárskej pôdy,
- vhodnejšie riešenie z hľadiska vplyvov na krajinu,
- hodnejšie riešenie z hľadiska vplyvov na podzemné vody,
- vhodnejšie riešenie z hľadiska vplyvov na chránené biotopy ,
- vhodnejšie riešenie z hľadiska dopadov na chránené územia vrátane území sústavy Natura 2000,
- menšieho dopadu na rozvoj rekreácie v území.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny je dôležité nasledovné:

- V priamo dotknutom území zeleného variantu platí 1. stupeň, modrého variantu 1. a 2. stupeň územnej ochrany.
- Modrý variant vedie v blízkosti NPR Zemné hradisko a NPR Turniansky hradný vrch, v km 6,550 pretína výbežok OP NP Slovenský kras CHVÚ Slovenský kras (SKCHVU027) na cca 440 m, v km 5,720 vedie v tesnej blízkosti Turnianskeho rybníka (cca 20 m), ktorý je súčasťou uvedeného CHVÚ.
- Zelený variant vedie vo vzdialenosti cca 480 m od CHVU Slovenský kras a v tesnej blízkosti CHVÚ Košická kotlina (SKCHVU009).
- V blízkosti navrhovanej cesty sa nachádzajú územia európskeho významu Horný vrch (SKUEV0356) a Dolný vrch (SKUEV0341). V širšom okolí sa nachádzajú maloplošné chránené územia NPR Zádielska tiesňava, ktoré je ovplyvňované modrým variantom a PR Palanta.

Dôležitou súčasťou celkového hodnotenia je aj vyhodnotenie došlých stanovísk, z ktorých vyplýva:

- k správe o hodnotení príslušný orgán obdržal 30 stanovísk, z ktorých jeden oznamuje, že sa nevyjadrí,
- z nich v 7 bol vyjadrený súhlas so správou o hodnotení resp. s realizáciou stavby bez pripomienok a bez preferencie variantu,
- z nich v 6 bol vyjadrený súhlas so správou o hodnotení resp. s realizáciou stavby s pripomienkami, bez preferencie variantu,
- z nich v 12 bolo uvedené, že navrhujú ako environmentálne vhodný zelený variant,
- z nich v 2 stanoviskách sa navrhujú úpravy trasy,
- z nich v 1 stanovisku nie je vyjadrený žiaden názor,
- z nich v 3 stanoviská sa nevyjadrujú k odsúhlaseniu stavby resp. variantu, ale navrhujú správu o hodnotení prepracovať a vrátiť na opätovné posúdenie,
- ani v jednom stanovisku nie je preferovaný modrý variant.

- modrý variant preferovalo Združenie domových samospráv, Bratislava v rámci pripomienkovania Zámeru.

Verejnosť

Združenie domových samospráv, Bratislava malo požiadavku, aby boli v záverečnom stanovisku uvedené subjekty dotknutej verejnosti a zároveň pripomienky, ktoré si uplatnili v zisťovacom konaní.

Požiadavka sa akceptuje a v kapitole IX tohto záverečného stanoviska je uvedená dotknutá verejnosť.

V rámci zámeru zaslalo Združenie domových samospráv, Bratislava 7 bodov. Body 1 je deklaračný a berie sa na vedomie. Bod 7 uprednostňuje modrý variant. Tento bod sa neakceptuje, nakoľko z väčšiny stanovísk a postojov obcí vyplynula požiadavka pre zelený variant. Body 2 až 6 sa akceptujú a boli popísané tak v správe o hodnotení, ako aj dané do opatrení.

Vladimíra Takáčová, Cestice 2 044 71 Čečejevce - zástupca 68 obyvateľov obce Cestice. Žiadajú posunutie trasy – oddialenie od Cestíc. Žiadosť sa akceptuje a je uplatnená v rozhodnutí.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou.

Všetky písomné stanoviská, ktoré obsahovali odôvodnené pripomienky boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska v jeho rôznych častiach. Modifikácia trasy pri určení výberu environmentálne vhodného variantu, určenie dotknutej verejnosti v príslušnej kapitole, konkrétne podmienky pri navrhovaných opatreniach a otázky týkajúce sa monitoringu v kapitole týkajúcej sa poprojektovej analýzy.

Stanoviská žiadajúce prepracovanie správy o hodnotení a jej opätovné posúdenie neboli akceptované z procesného hľadiska, keď v tejto fáze posudzovania vplyvov na životné prostredie k takejto skutočnosti už nedochádza. Vznesené pripomienky bude možné uplatniť v ďalších konaniach prípravy stavby.

Požiadavky týkajúce modifikácie trasy zo strany obyvateľov Cestíc neboli akceptované v úplnom rozsahu, keď nimi navrhovaný žltý variant a červený variant nie je v súlade s doteraz vykonanými prípravnými prácami pre predmetnú stavbu. Je nutné uviesť si, že zelený variant bol odporúčaný už v pôvodnom záverečnom stanovisku z r. 2010, na základe toho sú v obci Cestice vykonané pozemkové úpravy a v trase sú učené pozemky pre výkup. Trasa je v súlade s ÚP obce Cestice a Košického samosprávneho kraja. Navrhované varianty sú neprijateľné aj preto, že sú v rozpore so schválenými územnými plánmi obcí Čečejevce a Mokrance. Červený variant je neprijateľný aj z toho dôvodu, že prechádza cez CHVÚ Košická kotlina. Požiadavka na oranžový variant bola akceptovaná, keď NDS, a.s. sa na verejnom prerokovaní zaviazala, že preverí v ďalšom stupni PD možnosť zmeny smerového a výškového vedenia trasy v zelenom variante.

Požiadavky týkajúce sa modifikovania trasy v obci Čečejevce nie sú akceptované z toho dôvodu, že by sa do projektu musela zahrnúť nová mimoúrovňová križovatka a že cesty III. triedy sa na rýchlostnú cestu môžu napájať iba vo výnimočných prípadoch. Neakceptácia vychádza aj z toho, že vzhľadom na zdroje a ciele dopravy sa javí požiadavka na novú križovatku ako neopodstatnená s malým dopravným zaťažením vo výhľadovom

období. Aj na verejnom prerokovaní sa tento návrh zo strany zástupcov obce zamietol, nakoľko takéto riešenie by priblížilo rýchlostnú cestu k obci.

Združenie domových samospráv, Bratislava malo požiadavku, aby boli v záverečnom stanovisku uvedené subjekty dotknutej verejnosti a zároveň pripomienky, ktoré si uplatnili v zisťovacom konaní.

Požiadavka sa akceptuje a v kapitole IX tohto záverečného stanoviska je uvedená dotknutá verejnosť.

V rámci zámeru zaslalo Združenie domových samospráv, Bratislava 7 bodov (19.07.2015). Body 1 je deklaračný a berie sa na vedomie. Bod 7 uprednostňuje modrý variant. Tento bod sa neakceptuje, nakoľko z väčšiny stanovísk a postojov obcí vyplynula požiadavka pre zelený variant. Modrý variant má väčšie negatívne vplyvy na obyvateľstvo. Body 2 až 6 sa akceptujú a boli popísané tak v správe o hodnotení, ako aj dané do opatrení.

Vladimíra Takáčová, Cestice 2 044 71 Čečejevce - zástupca 68 obyvateľov obce Cestice.

Žiadajú posunutie trasy – oddialenie od Cestíc. Žiadosť sa akceptuje a je uplatnená v rozhodnutí.

VIII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Milan Luciak

v spolupráci s

MDVRR SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

MDVRR SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika, Košice

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
riaditeľ odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie
RNDr. Gabriel Nižňanský

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.

Bratislava 28. 11. 2016

IX. Informácia pre povoľujúci orgán o dotknutej verejnosti

Pre navrhovanú činnosť je dotknutou verejnosťou

- Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava
a
- Vladimíra Takáčová, Cestice 2 044 71 Čečejevce - zástupca 68 obyvateľov obce Cestice.

Upozornenie: Ak počet obsahovo zhodných doručených stanovísk fyzických osôb dosiahne 50, považujú sa tieto fyzické osoby za *občiansku iniciatívu* a za jej splnomocnenca sa považuje ten, ktorého stanovisko bolo spomedzi uvedených stanovísk doručené príslušnému orgánu ako prvé v poradí.

X. Poučenie o odvolaní

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

Podľa § 37 ods. 1 zákona záverečné stanovisko je rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

Podľa § 24 ods. 4 zákona verejnosť má právo podať odvolanie proti rozhodnutiu aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

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

Rozklad proti rozhodnutiu je možné podať podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkom konania na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods.4 sa za deň doručenia rozhodnutia pri podaní takéhoto odvolania považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia (záverečného stanoviska) vydaného príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona. Rozklad proti rozhodnutiu je možné podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom.

Záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.