

Navrhovateľ:

**Slovenská správa ciest Bratislava
organizačná zložka
Investičná výstavba a správa ciest Košice**

**I/18 Vranov nad Topľou
križovatka**

Zámer pre zisťovacie konanie
vypracovaný podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na
životné prostredie, v znení neskorších predpisov

Zhotoviteľ:



November 2019

OBSAH

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	4
I.1. Meno	4
I.2. Identifikačné číslo	4
I.3. Sídlo	4
I.4. Oprávnený zástupca obstarávateľa	4
I.5. Údaje kontaktnej osoby.....	4
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE	4
II.1. Názov	4
II.2. Účel.....	4
II.3. Užívateľ	5
II.4. Charakter navrhovanej činnosti	5
II.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	5
II.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti.....	6
II.7. Termín začatia a ukončenia činnosti	6
II.8. Opis technického a technologického riešenia.....	6
II.9. Zdôvodnenie potreby činnosti v danej lokalite.....	20
II.10. Orientačné náklady	21
II.11. Dotknutá obec	21
II.12. Dotknutý samosprávny kraj.....	21
II.13. Dotknuté orgány	21
II.14. Povoľujúci orgán	21
II.15. Rezortný orgán	21
II.16. Druh požadovaného povolenia podľa osobitných predpisov	21
II.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	22
III. základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia.....	22
III.1. Charakteristika prírodného prostredia.....	22
III 1.1. Stručná geomorfologická a geologická charakteristika záujmového územia	22
III.1.2 Klimatické pomery	22
III.1.3 Voda	22
III 1.4. Pôdy.....	23
III 1.5. Fauna, flóra a vegetácia.....	23
III.2. Krajina, stabilita, ochrana a scenéria.....	24
III.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrno - historické hodnoty územia.....	24
III.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia.....	26
IV. základné Údaje o predpokladaných vplyvoch činnosti na životné prostredie	27
IV.1. Požiadavky na vstupy.....	27
IV.2. Údaje o výstupoch.....	27
IV.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	28
IV.3.1. Vplyvy na prírodné prostredie	28
IV.3.2. Vplyvy na krajinu.....	29
IV.3.3. Vplyvy na obyvateľstvo, sídla a socio-ekonomickú sféru	29
IV.4. Hodnotenie zdravotných rizík.....	30
IV.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia	30
IV.6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia.....	30
IV.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice.....	32
IV.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území	32

IV.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti.....	33
IV.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie	33
IV.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala	33
IV.12. Posúdenie súladu činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou.....	33
IV.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov	33
V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu	
S PRIHLIADNUTÍM NA VPYLVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	34
V.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu	34
V.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty	34
V.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu	35
VI. Mapová a iná obrazová dokumentácia k zámeru	35
VII. Doplnujúce údaje k zámeru	35
VII.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov	35
VII.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru	36
VII.3. Ďalšie doplnujúce informácie o doterajšom postupe prípravy zámeru a posudzovaní jeho predpokladaných vplyvov	36
VIII. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA ZÁMERU.....	37
IX. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	37
IX.1. Spracovateľ zámeru	37
IX.2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom navrhovateľa.....	37

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1. Meno

Slovenská správa ciest Bratislava, IVSC Košice

I.2. Identifikačné číslo

00003328

I.3. Sídlo

Slovenská správa ciest Bratislava, IVSC Košice
Kasárenské námestie 4
040 01 Košice

I.4. Oprávnený zástupca obstarávateľa

Ing. Jozef Fabian – riaditeľ IVSC Košice

I.5. Údaje kontaktnej osoby

Ing. Gabriela Mareková – námestník úseku investičnej prípravy
Tel: 055 / 72 77 241
E-mail: gabriela.marekova@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Košice
Kasárenské námestie 4
040 01 Košice

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

II.1. Názov

I/18 Vranov nad Topľou križovatka

II.2. Účel

Navrhovaná rekonštrukcia sa týka dvoch križovatiek cesty I/18 s cestou III/3617 a MK k OD Tesco (svetelne riadená priesečná križovatka) a cesty I/18 s cestou I/79 a MK (priesečná križovatka) v zastavanom území mesta Vranov nad Topľou.

Križovatky sú v súčasnosti vzhľadom na dopravný význam križujúcich sa komunikácií a vysoké intenzity dopravy na nich prekážkou plynulej jazdy s negatívnym dopadom na životné prostredie.

Účelom úprav na predmetných križovatkách je zlepšiť ich dopravno-technické riešenie tak, aby vyhovovali očakávanému dopravnému zaťaženiu s cieľom dosiahnuť lepšiu prehľadnosť a plynulosť prejazdu vozidiel a tým zvýšiť bezpečnosť dopravy účastníkov cestnej premávky.

II.3. Užívateľ

Užívateľom stavby bude široká verejnosť.

II.4. Charakter navrhovanej činnosti

Jedná sa o novú posudzovanú činnosť. V zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov je zaradená podľa prílohy č. 8, do

kapitoly 13, kategória: *Doprava a telekomunikácie*

položky 8: *Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov*

časti B: *Zisťovacie konanie - bez limitu*

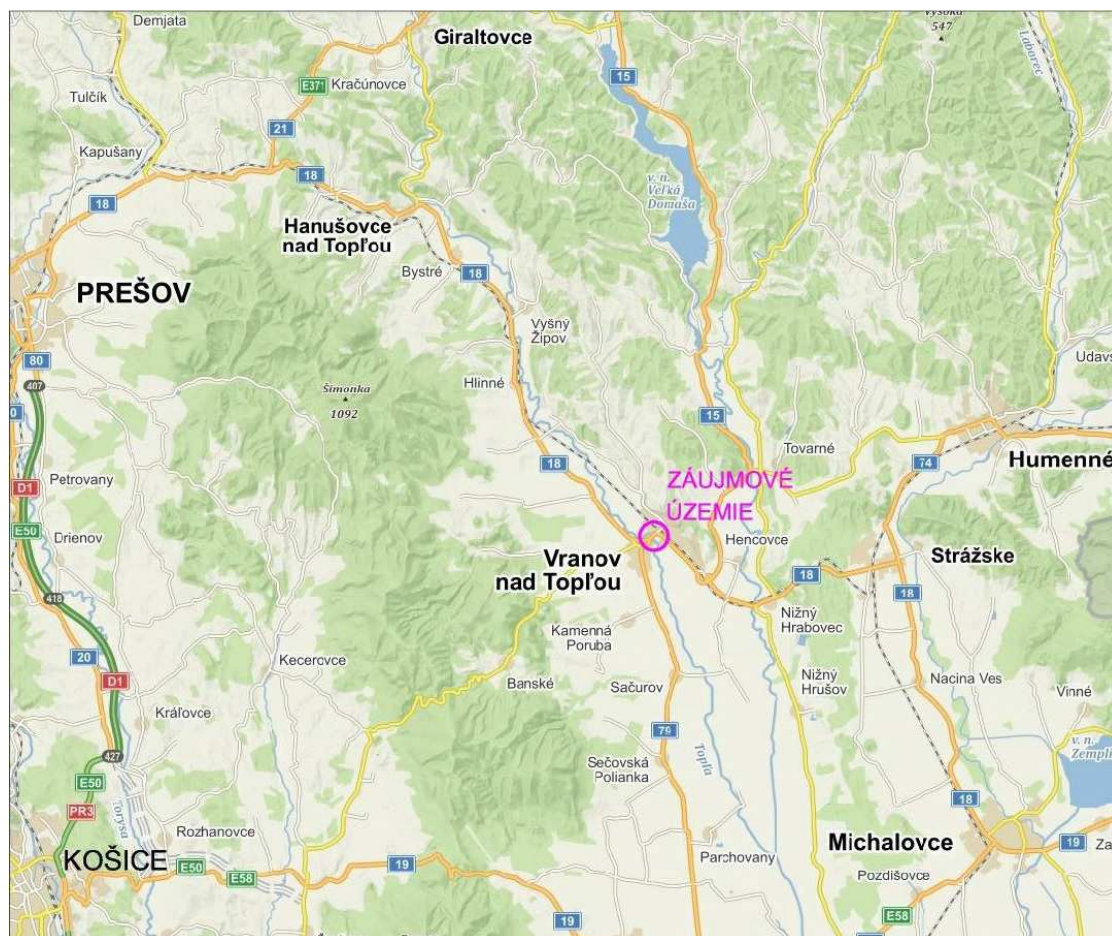
II.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj:	Prešovský
Okres:	Vranov nad Topľou
Mesto:	Vranov nad Topľou

Miestom realizácie navrhovaného zámeru sú jestvujúce križovatky cesty I/18 s cestou III/3617 a MK k OD Tesco, resp. s cestou I/79. Navrhovaný zámer je situovaný do zastavaného územia mesta Vranov nad Topľou.

II.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Príloha č.1: Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti



II.7. Termín začatia a ukončenia činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby:

Variant A, variant B 2026

Variant C 2028

Predpokladaný termín ukončenia výstavby:

Variant A, variant B 2028

Variant C 2030

Predpokladaná doba výstavby variant A a B 25 mesiacov.

Predpokladaná doba výstavby variant C 30 mesiacov.

Predpokladaný termín ukončenia činnosti: neuvádza sa, životnosť stavby nie je daná

II.8. Opis technického a technologického riešenia

Členenie stavby na objekty

Variant A - turbookružné križovatky

101-00 Rekonštrukcia cesty I/18

102-00 Rekonštrukcia cesty I/79

103-00 Rekonštrukcia cesty III/3617
104-00 Rekonštrukcia MK
105-00 Rekonštrukcia a výstavba chodníkov

201-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-485
202-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-485A
203-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 79-001
204-00 Lávka pre peších nad potokom Lomnica

211-00 Oporný múr v km 0,047 vpravo
212-00 Oporný múr v km 0,215 vpravo
213-00 Oporný múr v km 0,705 vpravo

231-00 Protihluková stena na ceste I/18 v km 0,050 vpravo
232-00 Protihluková stena na ceste I/18 v km 0,200 vpravo
233-00 Protihluková stena na ceste III/3617 v km 0,125 vľavo

301-00 Preložka oplotenia
310-00 Preložka reklamného pylóna TESCO
501-00 Dažďová kanalizácia
510-00 Preložka a ochrana vodovodov
601-00 Preložka a ochrana VN vedenia
611-00 Preložka a ochrana NN vedenia
621-00 Rekonštrukcia verejného osvetlenia
651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom
701-00 Preložka VTL plynovodu DN 100
702-00 Preložka STL plynovodov

Variant B - úrovňové priesečné, svetelne riadené križovatky

101-00 Rekonštrukcia cesty I/18
102-00 Rekonštrukcia cesty I/79
103-00 Rekonštrukcia cesty III/3617
104-00 Rekonštrukcia MK
105-00 Rekonštrukcia a výstavba chodníkov

201-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-485
202-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-485A
203-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 79-001
204-00 Lávka pre peších nad potokom Lomnica
211-00 Oporný múr v km 0,047 vpravo
212-00 Oporný múr v km 0,209 vpravo
213-00 Oporný múr v km 0,700 vpravo

231-00 Protihluková stena na ceste I/18 v km 0,050 vpravo
232-00 Protihluková stena na ceste I/18 v km 0,200 vpravo
233-00 Protihluková stena na ceste III/3617 v km 0,125 vľavo

301-00 Preložka oplotenia
401-00 Cestná svetelná signalizácia „K1“
402-00 Cestná svetelná signalizácia „K2“
501-00 Dažďová kanalizácia
510-00 Preložka a ochrana vodovodov
601-00 Preložka a ochrana VN vedenia
611-00 Preložka a ochrana NN vedenia

621-00 Rekonštrukcia verejného osvetlenia
651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom
701-00 Preložka VTL plynovodu DN 100 a DN300
702-00 Preložka a ochrana STL plynovodov

Variant C – mimoúrovňová križovatka pri OD TESCO a turbookružná križovatka s cestou I/79

101-00 Rekonštrukcia cesty I/18
102-00 Rekonštrukcia cesty I/79
103-00 Rekonštrukcia cesty III/3617
104-00 Rekonštrukcia MK
105-00 Rekonštrukcia a výstavba chodníkov
106-00 Okružná križovatka a vetvy križovatiek

201-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-485
202-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-485A
203-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 79-001
204-00 Lávka pre peších nad potokom Lomnica
205-00 Most nad okružnou križovatkou v km 0,592
206-00 Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-486
207-00 Most na ceste I/18 v km 0,826 nad žel. traťou č.192

211-00 Oporný múr v km 0,047 vpravo
212-00 Oporný múr v km 0,215 vpravo
213-00 Oporný múr v km 0,705 vpravo
214-00 Oporný múr v km 0,490 vpravo
215-00 Oporný múr v km 0,490 vľavo
216-00 Oporný múr v km 0,704 vpravo
217-00 Oporný múr v km 0,674 vľavo
218-00 Oporný múr v km 0,725 vpravo
219-00 Oporný múr v km 0,735 vľavo
220-00 Oporný múr v km 1,0108 vpravo

231-00 Protihluková stena na ceste I/18 v km 0,050 vpravo
232-00 Protihluková stena na ceste I/18 v km 0,200 vpravo
233-00 Protihluková stena na ceste III/3617 v km 0,125 vľavo

301-00 Preložka oplotení
310-00 Preložka reklamného pylóna TESCO
501-00 Dažďová kanalizácia
502-00 Preložka kanalizácie
510-00 Preložka a ochrana vodovodov
601-00 Preložka a ochrana VN vedenia
611-00 Preložka a ochrana NN vedenia
621-00 Rekonštrukcia verejného osvetlenia
651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom
701-00 Preložka VTL plynovodu DN 100
702-00 Preložka STL plynovodov

Smerové a výškové vedenie trasy a ich zosúladenie

Začiatok úpravy na ceste I/18 u všetkých variantov A,B,C je v km 732,500 (cca 160m pred križovatkou s cestou I/79) a koniec v km 733,275 (pred mostným objektom č.18-486) resp. v km 733,689 pri variante C (cca 325m za mostným objektom č.18-486).

Rozsah úprav na ceste I/79 je na úseku od križovatky s cestou I/18 v dĺžke cca 70m.

Rozsah úprav na ceste III/3617 je na úseku od križovatky s cestou I/18 v dĺžke cca 190m (po železničné prieciestie smerom do centra mesta).

Rozsah úprav na miestnej komunikácii je na úseku od križovatky s cestou I/18 smerom k OD TESCO v dĺžke cca 70m.

Variant A, B - smerové a výškové vedenie zohľadňuje existujúce smerové a výškové pomery jednotlivých riešených komunikácií a zohľadňujú vstupy do križovatiek.

Variant C - smerové vedenie zohľadňuje existujúce smerové pomery jednotlivých komunikácií. Výškové vedenie pri križovatke s cestou I/79 (K1) je na úrovni jestvujúcej nivelety avšak pri križovatke s cestou III/3617 a MK k OD TESCO (K2) je mimoúrovňové križovanie cesty I/18, kde niveleta cesty I/18 je upravená cca do 6m nad jestvujúcou niveletou. Max. pozdĺžny sklon na ceste I/18 je navrhnutý 6%. Výškové osadenie navrhovanej okružnej križovatky pod cestou I/18 zohľadňuje výškové vedenie navrhovanej nivelety cesty I/18, navrhovanú podchodnú výšku 4,50m. Výškové vedenie navrhovanej okružnej križovatky bude 0,60m až 2,70m pod úrovňou jestvujúcej cesty I/18.

Variant A : turbo-okružné križovatky

Variant A rieši na ceste I/18 križovatky K1 a K2 ako turbo-okružné križovatky so štyrmi ramenami, medzi križovatkový úsek medzi týmito križovatkami v kategórii MZ 15,5/50 a napojenia do týchto križovatiek.

Navrhovaná turbo-okružná križovatka (TOK) je špeciálny typ okružnej križovatky s dvomi špirálovito usporiadanými jazdnými pruhmi na okružnom jazdnom páse, do ktorého vstupujú štyri ramená pozemných komunikácií. Špirálovité vedenie jazdných pruhov a ich fyzické oddelenie zabezpečujú plynulý prejazd križovatkou bez nutnosti zmeny jazdného pruhu s eliminovaním priepletov na okružnom jazdnom páse a krížnych kolíznych bodov pri výjazde. Správne fungovanie TOK predpokladá rozdelenie vozidiel do jazdných pruhov pre jednotlivé smery (ciele) jazdy už pred križovatkou.

Hlavná cesta je cesta I/18, dĺžka úpravy 775m.

Navrhovaná kategória cesty I/18: MZ 15,5/50 je medzi križovatkový úsek medzi križovatkami K1 a K2; štvorpruhová komunikácia bez stredného deliaceho pásu s neobmedzeným prístupom

Vedľajšie cesty: cesta I/79, cesta III/3617, miestne komunikácie.

Navrhovaná dĺžka úpravy cesty I/79 v pred križovatkovým úseku je 70,0m.

Navrhovaná dĺžka úpravy cesty III/3617 v pred križovatkovým úseku je 194,0m.

Navrhovaná dĺžka úpravy na miestnych komunikáciách v pred križovatkovým úseku je 31,0+69,0m; spolu 100m.

Turbo-okružná križovatka K1 v km 0,150 (križovatka ciest I/18, I/79 a MK)

Ramená vstupujúce do križovatky zo smeru Prešov, Trebišov sú trojpruhové, tvorené dvomi pruhmi, ktoré vstupujú do križovatky a jedným pruhom, ktorý zabezpečuje výjazd z križovatky. V smere od Strážskeho je rameno križovatky štvorpruhové, tvorené dvomi pruhmi ktoré vstupujú do križovatky a dvomi pruhmi, ktoré zabezpečujú výjazd z križovatky. Rameno vstupujúce do križovatky od miestnej komunikácie je dvojpruhové, tvorené jedným pruhom ktorý vstupuje do križovatky a jeden pruh, ktorý zabezpečuje výjazd z križovatky.

Turbo-okružná križovatka K2 v km 0,570 (križovatka ciest I/18, III/3617 a MK)

Rameno vstupujúce do križovatky zo smeru Prešov je trojpruhové, tvorené dvomi pruhmi, ktoré vstupujú do križovatky a jedným pruhom, ktorý zabezpečuje výjazd z križovatky. V smere od Strážskeho je rameno križovatky päťpruhové, tvorené dvomi pruhmi ktoré vstupujú do križovatky a jeden prídavný pruh na samostatné odbočenie vpravo +dvomi pruhmi, ktoré zabezpečujú výjazd z križovatky a následne je vnútorný pruh ukončený.

Rameno vstupujúce do križovatky od miestnej komunikácie (OD TESCO) je dvojpruhové, tvorené jedným pruhom ktorý vstupuje do križovatky a jeden pruh, ktorý zabezpečuje výjazd z križovatky.

Rameno vstupujúce do križovatky od centra mesta - cesta III/3617 je dvojpruhové, tvorené jedným pruhom ktorý vstupuje do križovatky a jeden pruh, ktorý zabezpečuje výjazd z križovatky. Od centra mesta v smere na Prešov je navrhnutý ešte samostatný prídavný pruh mimo okružný pás, ktorý následne tvorí priebežný jazdný pruh.

Chodníky pre peších

Jestvujúce chodníky pre peších v rámci riešenia stavby budú rekonštruované, upravené pri navrhovaných križovatkách resp. je navrhnutý nový chodník šírky 1,50m oddelený od vozovky deliacim pásom zelene šírky 2,0m na pravej strane v smere staničenia od cca km 0,350 až 0,550 (úsek od ulice Toplianskej až ku MK k TESCO). Chodníky budú plynulo napojené na jestvujúci stav.

Šírka rekonštruovaných chodníkov na ľavej strane bude 3,50m, lokálne zúžený na 3,0m a na pravej strane šírky 3,0m resp.2,0m.

Navrhovaný kryt chodníkov je zo zámkovej dlažby. V miestach navrhovaných priechodov pre chodcov je navrhnutá bezbariérová úprava s varovným a signálnym pásom, farebne odlíšený od príľahlej dlažby.

Mostné objekty

Rekonštrukcia mosta č.18-485

Most premost'uje rieku Topľa.

Vzhľadom na navrhovanú kategóriu cesty MZ 15,5/50 je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť most na ľavú a pravú stranu. Šírka medzi obrubami bude 14,50 m a celková šírka mosta bude 17,80 m. Zrealizujú sa nové ľavé a pravé krídla s rozšírením oboch opôr aj so zakladaním. Nosnú konštrukciu je potrebné rozšíriť o dobetonávku k jestvujúcej nosnej konštrukcii spolu so spriahajúcou doskou. Mostné príslušenstvo je potrebné zrealizovať na celom moste s osadením nových bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H2. Potrebná je prekládka sietí, ktoré sú vedené v rímsach a na moste s prekládkou jestvujúceho verejného osvetlenia.

Rekonštrukcia mosta nezasiahne a neovplyvní prietok rieky Topľa.

Rekonštrukcia mosta č.18-485A

Most premost'uje bezmenný potok.

Vzhľadom na rozšírenie vozovky na ceste I/18 je potrebné na jestvujúcom moste upraviť čelo na výtokovej strane. Čelo presypaného mosta bude odstránené a zrealizované nové aj so zakladaním v geometrii podľa smerového vedenia cesty. Na nové čelo bude kotvená rímsa s ochranným oceľovým zábradlím výšky 1,10 m. V rámci objektu cesty bude nad nosnou konštrukciou zrealizovaný oporný múr, typu vystužený svah, ktorý neovplyvní nosnú konštrukciu.

Stavebné práce na zakladaní a realizácii nového čela mosta dočasne ovplyvnia prietok potoka.

Rekonštrukcia mosta č.79-001

Most premost'uje potok Lomnica.

Vzhľadom na navrhovanú úpravu cesty - rozšírenie vozovky o odbočovací jazdný pruh je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť most na pravú stranu (na vtokovej strane). Celková šírka mosta bude 14,40 m. Zrealizujú sa nové pravé krídla s rozšírením oboch opôr aj so zakladaním. Nosnú konštrukciu je potrebné rozšíriť o dobetónavku k jestvujúcej nosnej konštrukcii spolu so spriahajúcou doskou. Mostné príslušenstvo je potrebné zrealizovať na pravej strane mosta s osadením nových bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H2. Potrebná je prekládka sietí, ktoré sú vedené v pôvodnej pravej rímse.

Vzhľadom na rozšírenie opôr a realizáciu nových krídel na ľavej strane, dôjde dočasne počas stavebných prác na zakladaní k obmedzeniu toku potoka Lomnica.

Lávka pre peších

Lávka premost'uje potok Lomnica.

Z dôvodu zrušenia chodníka na moste č.79-001 je potrebné zrealizovať novú lávku pre peších. Dĺžka navrhovanej lávky je 30,0 m s celkovou šírkou 2,5 m. Nosná konštrukcia lávky bude osadená na úložné prahy založené hĺbkovým zakladaním. Vzdialenosť medzi zábradlím je 2,0 m. Obojstranné oceľové zábradlie kotvené do nosnej konštrukcie bude mať výšku min.1,10 m.

Vzhľadom na zakladanie a realizáciu opôr v časti kolmých oporných múrov potoka , dôjde dočasne počas stavebných prác k obmedzeniu toku potoka Lomnica.

Oporné múry

V mieste jestvujúceho múra v km 0,047 vpravo pri chodníku sa vybuduje nový ŽB múr v cca dĺžke cca160m. Výška múra bude cca 2,2m nad terénom. Na múre bude osadená protihluková stena.

Pred mostným objektom ev.č.18-485 v km 0,215 vpravo pri chodníku sa vybuduje nový ŽB múr v cca dĺžke cca 40m (pri potoku). Výška múra bude cca 2,5m nad terénom. Na múre bude osadená protihluková stena.

Pre zmenšenie zemných prác pri rozšírení vozovky za navrhovanou okružnou križovatkou v km 0,705 vpravo navrhnutý oporný múr – vystužený svah s prefabrikovaných blokov s kamenným čelom so sklonom líca 70°. Dĺžka múra bude cca 100m pri výške 1,5m až 3,5m.

Protihlukové steny

Na začiatku úpravy vpravo pred a za križovatkou s cestou I/79 je navrhnutá protihluková stena výšky 2,50m. Dĺžka PHS pred križovatkou bude 48m+135m a za križovatkou v dĺžke 88m.

Pri ceste III/3617 vľavo je navrhnutá PHS výšky 2,50m. Dĺžka PHS bude 72m+46m.

PHS bude chrániť okolitú domovú zástavbu pred nepriaznivými účinkami z dopravy cesty I/18. Protihluková stena musí spĺňať požadované nasledovné parametre:

- zvuková pohltivosť A3 (8-11dB)
- zvuková nepriezvučnosť B3 (>24dB)

Založenie PHS je navrhnutý plošný základový pás resp. na navrhovanom opornom múre.

Variant B - úrovňové priesečné, svetelne riadené križovatky

Variant B rieši na ceste I/18 križovatky K1 a K2 ako úrovňové priesečné, svetelne riadené križovatky, medzi križovatkový úsek medzi týmito križovatkami v kategórii MZ 15,5/50 a napojenia do týchto križovatiek.

Hlavná cesta je cesta I/18, dĺžka úpravy 775m.

Navrhovaná kategória cesty I/18: MZ 15,5/50 je medzi križovatkovým úsek medzi križovatkami K1 a K2; štvorpruhová komunikácia bez stredného deliaceho pásu s neobmedzeným prístupom

Vedľajšie cesty: cesta I/79, cesta III/3617, miestne komunikácie.

Navrhovaná dĺžka úpravy cesty I/79 v pred križovatkovým úseku je 80,0m.

Navrhovaná dĺžka úpravy cesty III/3617 v pred križovatkovým úseku je 190,0m.

Navrhovaná dĺžka úpravy na miestnych komunikáciách v pred križovatkovým úseku je 50,0+73,0m; spolu 123m.

Priesečná, svetelne riadená križovatka K1 v km 0,159 (križovatka ciest I/18, I/79 a MK)

V súčasnosti je na tomto mieste vybudovaná priesečná križovatka neriadená svetelnou signalizáciou.

Navrhujeme riadiť križovátku pomocou cestnej dopravnej signalizácie v koordinovanom režime s križovatkou K2.

Vstupy do križovatky:

Cesta I/18 (od Prešova):

- jeden združený pruh priamo-vpravo
- jeden samostatný pruh priamo
- jeden samostatný pruh vľavo

Miestna komunikácia:

- jeden združený pruh priamo-vpravo-vľavo

Cesta I/18 (od Strážskeho):

- jeden združený pruh priamo-vpravo
- jeden samostatný pruh priamo
- jeden samostatný pruh vľavo

Cesta I/79 (od Trebišova):

- jeden združený pruh priamo-vľavo
- jeden samostatný pruh vpravo

Priesečná, svetelne riadená križovatka K2 v km 0,600 (križovatka ciest I/18, III/3617 a MK)

V súčasnosti je na tomto mieste vybudovaná priesečná križovatka riadená svetelnou signalizáciou.

Navrhujeme riadiť križovátku pomocou cestnej dopravnej signalizácie v koordinovanom režime s križovatkou K1.

Vstupy do križovatky:

Cesta I/18 (od Prešova):

- dva samostatné pruhy vľavo
- dva samostatné pruhy priamo
- jeden samostatný pruh vpravo

Cesta III/3617(od centra):

- jeden združený pruh priamo-vpravo, s odklonom vetvou samostatne vpravo
- jeden samostatný pruh vľavo

Cesta I/18 (od Strážskeho):

- jeden samostatný pruh vpravo
- jeden samostatný pruh priamo
- jeden samostatný pruh vľavo

Miestna komunikácia:

- jeden samostatný pruh vpravo
- jeden samostatný pruh priamo

- jeden samostatný pruh vľavo

Chodníky pre peších

Jestvujúce chodníky pre peších v rámci riešenia stavby budú rekonštruované, upravené pri navrhovaných križovatkách resp. je navrhnutý nový chodník šírky 1,50m oddelený od vozovky deliacim pásom zelene šírky 2,0m na pravej strane v smere staničenia od cca km 0,350 až 0,575 (úsek od ulice Toplianskej až ku MK k TESCO). Chodníky budú plynulo napojené na jestvujúci stav.

Šírka rekonštruovaných chodníkov na ľavej strane bude 3,50m, lokálne zúžený na 3,0m a na pravej strane šírky 3,0m resp. 2,0m.

Navrhovaný kryt chodníkov je zo zámkovej dlažby. V miestach navrhovaných priechodov pre chodcov je navrhnutá bezbariérová úprava s varovným a signálnym pásom, farebne odlíšený od príľahlej dlažby.

Mostné objekty

Rekonštrukcia mosta č.18-485

Most premost'uje rieku Topľa.

Vzhľadom na navrhovanú kategóriu cesty MZ 15,5/50 je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť most na ľavú a pravú stranu. Šírka medzi obrubami je 17,75 m a celková šírka mosta je 21,10 m. Zrealizujú sa nové ľavé a pravé krídla s rozšírením oboch opôr aj so zakladaním. Predĺžia sa medziľahlé podpory na pravú stranu aj so zakladaním. Nosnú konštrukciu je potrebné rozšíriť o dobetonávku k jestvujúcej nosnej konštrukcii na ľavej strane spolu so spriahajúcou doskou, na pravej strane je potrebné rozšíriť nosnú konštrukciu jej doplnením na požadovanú šírku. Mostné príslušenstvo je potrebné zrealizovať na celom moste s osadením nových bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H2. Potrebná je prekládka sietí, ktoré sú vedené v rímсах a na moste s prekládkou jestvujúceho verejného osvetlenia.

Vzhľadom na nové šírkové usporiadanie na moste je potrebné rozšírenie aj na spodnej stavbe. Rozšírenie opôr a realizácia nových krídel neovplyvnia prietok rieky Topľa. Pri rozšírení medziľahlých podpier a hlavne pri realizácii prác na zakladaní dôjde k dočasnému obmedzeniu prietoku rieky Topľa.

Rekonštrukcia mosta č.18-485A

Most premost'uje bezmenný potok.

Vzhľadom na rozšírenie vozovky na ceste I/18 je potrebné na jestvujúcom moste upraviť čelo na výtokovej strane. Čelo presypaného mosta bude odstránené a zrealizované nové aj so zakladaním v geometrii podľa smerového vedenia cesty. Na nové čelo bude kotvená rímša s ochranným oceľovým zábradlím výšky 1,10 m. V rámci objektu cesty bude nad nosnou konštrukciou zrealizovaný oporný múr, typu vystužený svah, ktorý neovplyvní nosnú konštrukciu.

Stavebné práce na zakladaní a realizácii nového čela mosta dočasne ovplyvnia prietok potoka.

Rekonštrukcia mosta č.79-001

Most premost'uje potok Lomnica.

Vzhľadom na navrhovanú úpravu cesty - rozšírenie vozovky o odbočovaní jazdný pruh je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť most na pravú stranu (na výtokovej strane). Celková šírka mosta bude 14,40 m. Zrealizujú sa nové pravé krídla s rozšírením oboch opôr aj so zakladaním. Nosnú konštrukciu je potrebné rozšíriť o dobetonávku k jestvujúcej nosnej konštrukcii spolu so spriahajúcou doskou. Mostné príslušenstvo je potrebné zrealizovať na pravej strane mosta s osadením nových bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H2. Potrebná je prekládka sietí, ktoré sú vedené v pôvodnej pravej rímse.

Vzhľadom na rozšírenie opôr a realizáciu nových krídel na ľavej strane, dôjde dočasne počas stavebných prác na zakladaní k obmedzeniu toku potoka Lomnica.

Lávka pre peších

Lávka premostí uje potok Lomnica.

Z dôvodu zrušenia chodníka na moste č.79-001 je potrebné zrealizovať novú lávku pre peších. Dĺžka navrhovanej lávky je 30,0 m s celkovou šírkou 2,5 m. Nosná konštrukcia lávky bude osadená na úložné prahy založené hĺbkovým zakladaním. Vzdialenosť medzi zábradlím je 2,0 m. Obojstranné oceľové zábradlie kotvené do nosnej konštrukcie bude mať výšku min.1,10 m.

Vzhľadom na zakladanie a realizáciu opôr v časti kolmých oporných múrov potoka , dôjde dočasne počas stavebných prác k obmedzeniu toku potoka Lomnica.

Oporné múry

V mieste jestvujúceho múra v km 0,047 vpravo pri chodníku sa vybuduje nový ŽB múr v cca dĺžke cca160m. Výška múra bude cca 2,2m nad terénom. Na múre bude osadená protihluková stena.

Pred mostným objektom ev.č.18-485 v km 0,209 vpravo pri chodníku sa vybuduje nový ŽB múr v cca dĺžke cca 50m (pri potoku). Výška múra bude cca 2,5m nad terénom. Na múre bude osadená protihluková stena.

Pre zmenšenie zemných prác pri rozšírení vozovky za riešenou križovatkou v km 0,705 vpravo navrhnutý oporný múr – vystužený svah s prefabrikovaných blokov s kamenným čelom so sklonom líca 70°. Dĺžka múra bude cca 65m pri výške 1,5m až 3,0m.

Pre vyrovnanie výškového rozdielu na prepojovacej vetve centrum –Prešov pozdĺž navrhovaného chodníka je v km 0,550 navrhnutý ŽB oporný múr v cca dĺžke 47m. Výška múra bude cca 2,0m nad terénom. Na múre bude osadené zábradlie výšky 1,10m so zvislou výplňou.

Protihlukové steny

Na začiatku úpravy vpravo pred a za križovatkou s cestou I/79 je navrhnutá protihluková stena výšky 2,50m. Dĺžka PHS pred križovatkou bude 48m+133m a za križovatkou v dĺžke 88m.

Pri ceste III/3617 vľavo je navrhnutá PHS výšky 2,50m. Dĺžka PHS bude 72m+46m.

PHS bude chrániť okolitú domovú zástavbu pred nepriaznivými účinkami z dopravy cesty I/18. Protihluková stena musí spĺňať požadované nasledovné parametre:

- zvuková pohltivosť A3 (8-11dB)
- zvuková nepriezvučnosť B3 (>24dB)

Založenie PHS je navrhnutý plošný základový pás resp. na navrhovanom opornom múre.

Variant C – mimoúrovňová križovatka pri OD TESCO a turbookružná križovatka s cestou I/79.

Variant C rieši na ceste I/18 križovatku K1 ako turbo-okružnú, križovatku K2 ako mimoúrovňová križovatka a medzi križovatkový úsek medzi týmito križovatkami a napojenia do týchto križovatiek.

Hlavná cesta je cesta I/18, dĺžka úpravy 1200m.

Navrhovaná kategória cesty I/18:

MZ 15,5/50 štvorpruhová komunikácia bez stredného deliaceho pásu s neobmedzeným prístupom; MZ 8,5/60 dvojpruhová komunikácia s neobmedzením prístupom;

C 11,5/80 dvojpruhová komunikácia s neobmedzením prístupom;

Vedľajšie cesty: cesta I/79, cesta III/3617, miestne komunikácie.

Navrhovaná dĺžka úpravy cesty I/79 v pred križovatkovým úseku je 70,0m.

Navrhovaná dĺžka úpravy cesty III/3617 v pred križovatkovým úseku je 172,0m.

Navrhovaná dĺžka úpravy na miestnych komunikáciách v pred križovatkovým úseku je 31,0+48,0m; spolu 79m.

Križovatka K1 v km 0,150 - turbo-okružná (križovatka ciest I/18, I/79 a MK)

- rovnaké riešenie ako pri variante A.

Križovatka K2 v km 0,596 – mimoúrovňová (križovatka ciest I/18, III/3617 a MK)

Hlavný smer Prešov – Michalovce a naopak je navrhnutý mimoúrovňovo-bezkolízne od ostatnej dopravy, ktorá bude rozdeľovaná v navrhovanej okružnej križovatke pod mostným objektom.

Križovatka je navrhnutá ako veľká okružná križovatka s vonkajším ϕ 60m. Na okružnom páse je navrhnutý jeden jazdný pruh, šírka vozovky medzi obrubníkmi je 6,5m, šírka prstenca bude 2,0m. Dĺžka navrhovanej úpravy je 188,50m. Pozdĺžny sklon na vonkajšom okruhu: $s_{min}=-3,0\%$, $s_{max}=3,2\%$. Pričný sklon na okružnom páse bude preklápaný.

Do resp. z navrhovanej okružnej križovatky sú napojené všetky smery:

- vetva „1“ - zabezpečuje napojenie od Strážskeho na ostatné smery v okružnej križovatke
- vetva „2“ - zabezpečuje napojenie z okružnej križovatky smerom na Strážske
- vetva „3“ - zabezpečuje napojenie od Prešova na ostatné smery v okružnej križovatke
- vetva „4“ - zabezpečuje napojenie z okružnej križovatky smerom na Prešov
- cesta III/3617 (od centra mesta)+prepojovacia vetva smerom na Prešov
- miestna komunikácia (od obchodného domu TESCO)

Chodníky pre peších

Jestvujúce chodníky pre peších v rámci riešenia stavby budú rekonštruované, upravené pri navrhovaných križovatkách resp. je navrhnutý nový chodník šírky 1,50m oddelený od vozovky deliacim pásom zelene premenlivej šírky na pravej strane v smere staničenia od cca km 0,350 až 0,400 a ďalej až ku MK k TESCO je navrhovaný chodník šírky 2,0m bez deliaceho pásu zelene. Chodníky budú plynulo napojené na jestvujúci stav.

Šírka rekonštruovaných chodníkov na ľavej strane bude 3,50m, 2,50m a na pravej strane šírky 3,0m resp. 2,0m.

Navrhovaný kryt chodníkov je zo zámkovej dlažby. V miestach navrhovaných priechodov pre chodcov je navrhnutá bezbariérová úprava s varovným a signálnym pásom, farebne odlíšený od priľahlej dlažby.

Mostné objekty

Rekonštrukcia mosta č.18-485

Most premost'uje rieku Topľa.

Vzhľadom na navrhovanú kategóriu cesty MZ 15,5/50 je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť most na ľavú a pravú stranu. Šírka medzi obrubami bude 14,50 m a celková šírka mosta bude 17,80 m. Zrealizujú sa nové ľavé a pravé krídla s rozšírením oboch opôr aj so zakladaním. Nosnú konštrukciu je potrebné rozšíriť o dobetonávku k jestvujúcej nosnej konštrukcii spolu so spriahajúcou doskou. Mostné príslušenstvo je potrebné zrealizovať na celom moste s osadením nových bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H2. Potrebná je prekládka sietí, ktoré sú vedené v rímsach a na moste s prekládkou jestvujúceho verejného osvetlenia.

Rekonštrukcia mosta nezasiahne a neovplyvní prietok rieky Topľa.

Rekonštrukcia mosta č.18-485A

Most premost'uje bezmenný potok.

Vzhľadom na úpravu cesty I/18 a doplnenie vetvy 2 je potrebné jestvujúcu nosnú konštrukciu mosta predĺžiť na výtokovej strane o cca 4,0 m s realizáciou nového čela a krídel.

Čelo presypaného mosta bude odstránené a zrealizované nové s predĺženou nosnou konštrukciou aj so zakladaním v geometrii podľa smerového vedenia cesty. Na nové čelo bude kotvená rímsa s ochranným oceľovým zábradlím výšky 1,10 m. V rámci objektu cesty bude nad nosnou konštrukciou zrealizovaný oporný múr, typu vystužený svah, ktorý neovplyvní nosnú konštrukciu.

Stavebné práce na zakladaní a realizácii nového čela a predĺženia opôr s nosnou konštrukciou mosta dočasne ovplyvnia prietok potoka.

Rekonštrukcia mosta č.18-486

Mostný objekt nad železničnou traťou č.192 je päťpoľový. Vzhľadom na navrhovanú kategóriu cesty a doplnenie odbočovacieho pruhu vpravo je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť vzdialenosť medzi rímsami na 13,10 m a celkovou šírkou 14,75m. Zrealizuje sa nová spriahajúca doska so spriahnutím s jestvujúcimi prepätými nosníkmi. Na spodnej stavbe sa upraví úložné prahy a krídla do požadovanej nivelety. Pohľadové plochy spodnej stavby a nosnej konštrukcie budú sanované sanačnými hmotami. Zrealizuje sa nová hydroizolácia s odvodnením. Na moste sa zrealizujú odrazné pruhy s osadením bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H3. Potrebná je prekládka sietí umiestnených na moste a prekládka verejného osvetlenia.

Nový most dĺ.90,0 m v km 0,826 (vedľa mosta č.18-486)

Nový mostný objekt je navrhnutý nad železničnou traťou č.192 ako päťpoľová konštrukcia s prostými poľami. Nosná konštrukcia je navrhnutá z predpätého prefabrikovaného betónu s rozpätím 5 x 18,0 m. Šírka medzi obrubami je 6,50 m s celkovou šírkou mosta 8,60 m. Krajné opory sú navrhnuté s rovnobežnými krídlami. Medziľahlé podpory sú navrhnuté ako členené s úložným prahom. Zakladanie opôr a podpier je navrhované hĺbkové na pilótach. Na pravej strane je navrhnutý odrazný pruh šírky 0,8 m a na ľavej strane je navrhnutý revízny chodník šírky 1,30 m. Na moste budú osadené bezpečnostné zariadenia s úrovňou zachytenia H3.

Nový most dĺ.75,0 m v km 0,592

Nový mostný objekt je navrhnutý nad okružnou križovatkou ako trojpoľová spojitá konštrukcia. Nosná konštrukcia je navrhnutá z predpätého betónu s rozpätím 3 x 27,0 m. Šírka medzi obrubami je 7,70 m s celkovou šírkou mosta 10,0 m. Na krajné opory bez krídel priamo nadväzujú oporné múry cestného telesa. Medziľahlé podpory sú navrhnuté kruhového prierezu. Zakladanie opôr a podpier je navrhované hĺbkové na pilótach. Na ľavej strane je navrhnutý odrazný pruh šírky 0,8 m a na pravej strane je navrhnutý revízny chodník šírky 1,50 m. Na moste budú osadené bezpečnostné zariadenia s úrovňou zachytenia H3.

Rekonštrukcia mosta č.79-001

Most premostuje potok Lomnica.

Vzhľadom na navrhovanú úpravu cesty - rozšírenie vozovky o odbočovací jazdný pruh je potrebné v rámci rekonštrukcie mosta rozšíriť most na pravú stranu (na vtokovej strane). Celková šírka mosta bude 14,40 m. Zrealizujú sa nové pravé krídla s rozšírením oboch opôr aj so zakladaním. Nosnú konštrukciu je potrebné rozšíriť o dobetonávku k jestvujúcej nosnej konštrukcii spolu so spriahajúcou doskou. Mostné príslušenstvo je potrebné zrealizovať na pravej strane mosta s osadením nových bezpečnostných zariadení s úrovňou zachytenia H2. Potrebná je prekládka sietí, ktoré sú vedené v pôvodnej pravej rímse.

Vzhľadom na rozšírenie opôr a realizáciu nových krídel na ľavej strane, dôjde dočasne počas stavebných prác na zakladaní k obmedzeniu toku potoka Lomnica.

Lávka pre peších

Lávka premostuje potok Lomnica.

Z dôvodu zrušenia chodníka na moste č.79-001 je potrebné zrealizovať novú lávku pre peších. Dĺžka navrhovanej lávky je 30,0 m s celkovou šírkou 2,5 m. Nosná konštrukcia lávky bude osadená na úložné prahy založené hĺbkovým zakladaním. Vzdialenosť medzi zábradlím je 2,0 m. Obojstranné oceľové zábradlie kotvené do nosnej konštrukcie bude mať výšku min.1,10 m.

Vzhľadom na zakladanie a realizáciu opôr v časti kolmých oporných múrov potoka , dôjde dočasne počas stavebných prác k obmedzeniu toku potoka Lomnica.

Oporné múry

V mieste jestvujúceho múra v km 0,047 vpravo pri chodníku sa vybuduje nový ŽB múr v cca dĺžke cca160m. Výška múra bude cca 2,2m nad terénom. Na múre bude osadená protihluková stena.

Pred mostným objektom ev.č.18-485 v km 0,215 vpravo pri chodníku sa vybuduje nový ŽB múr v cca dĺžke cca 40m (pri potoku). Výška múra bude cca 2,5m nad terénom. Na múre bude osadená protihluková stena.

Oporné múry sú navrhnuté pred a za navrhovaným novým mostným objektom v km 0,592 na vyrovnanie výškového rozdielu medzi hlavnou trasou a vetvami križovatky. Konštrukcia je navrhnutá formou oporného vystuženého múru z betónových pohľadových prefabrikátov s horizontálnou geosyntetickou výstužou. Založenie múrov bude plošné. Múr je jednostupňový so sklonom líca 90°, bez nadnásypu. V korune múru bude umiestnená poloprefabrikovaná rímsa. Na rímse múru je navrhnuté zábradľové zvodidlo úroveň zachytenia H2.Oporné múry sú premenlivej výšky cca 0,5m až 6,5m nad upraveným terénom. A to: v km 0,490 vpravo dĺ.127m; v km 0,490vľavo dĺ.130m; v km 0,704 vpravo dĺ.142,0m; v km 0,674 dĺ.88,0m. Celková dĺžka týchto múrov je 487,0m.

Oporné múry sú navrhnuté pred a za navrhovaným novým mostným objektom v km 0,826 resp. pred rekonštruovaným mostom č.18-486 pre zmenšenie trvalých záberov. Konštrukcia je navrhnutá ako vystužený svah s prefabrikovaných blokov s kamenným čelom so sklonom líca 70°.

Oporné múry sú premenlivej výšky cca 1,5m až 6,5m nad terénom. A to : v km 0,725 vpravo dĺ.95,0m; v km 0,735 vľavo dĺ. 68,0m; v km 1,018 dĺ.297,0m. Celková dĺžka týchto múrov je 460,0m.

Protihlukové steny

Na začiatku úpravy vpravo pred a za križovatkou s cestou I/79 je navrhnutá protihluková stena výšky 2,50m. Dĺžka PHS pred križovatkou bude 48m+135m a za križovatkou v dĺžke 88m. Pri ceste III/3617 vľavo je navrhnutá PHS výšky 2,50m. Dĺžka PHS bude 72m+46m.

PHS bude chrániť okolitú domovú zástavbu pred nepriaznivými účinkami z dopravy cesty I/18. Protihluková stena musí spĺňať požadované nasledovné parametre:

- zvuková pohltivosť A3 (8-11dB)
- zvuková nepriezvučnosť B3 (>24dB)

Založenie PHS je navrhnutý plošný základový pás resp. na navrhovanom opornom múre.

Navrhované konštrukcie vozoviek:

Na komunikáciách sa uvažuje polotuhá konštrukcia vozovky s krytom s asfaltobetónu; celková hrúbka vozovky je navrhnutá 0,60m.

Chodníky: rekonštrukcia resp. dostavba chodníkov je navrhnutá s krytom zo zámkovej dlažby; celková hrúbka konštrukcie chodníka je 0,25m resp. v miestach vjazdov zosilená.

Stavebné práce na rekonštrukcií cesty, mostov a križovatiek zahŕňajú:

- búracie práce
- zemné práce
- cestnú kanalizáciu

- obnovu krytu vozovky
- novú konštrukciu vozovky
- rekonštrukciu mostov
- výstavbu lávky pre peších
- dopravné značenie (vodorovné a zvislé)
- chodníky
- verejné osvetlenie
- ochranu inžinierskych sietí
- vegetačné úpravy.

Dažďová kanalizácia

Na odvodnenie cesty I/18 sa vybuduje nový kanalizačný systém, ktorý zabezpečí spoľahlivé odvedenie zrážkových vôd z cestnej komunikácie, chodníkov a z priľahlých spevnených plôch. Odvodnenie povrchu vozovky je riešené jej priečnym a pozdĺžnym sklonom. Zrážková voda sa odvedie pomocou kanalizačných prípojek do navrhovanej dažďovej kanalizácie. Vyústenie navrhovanej kanalizácie je navrhnuté cez odlučovač ropných látok do recipientu.

Potrubie bude uložené do štrkopieskového lôžka hrúbky 100 mm a obsypé sa štrkopieskom do výšky minimálne 300 mm nad vrchol potrubia. V lomových bodoch kanalizácie, resp. v priamych úsekoch v maximálnej vzdialenosti 50,0 m sa vybudujú typizované revízne šachty.

Vyvolané investície

V predmetnej lokalite sa ochráni prípadne preložia jestvujúce inžinierske siete.

Variant A:

Preložka a ochrana VN vedenia

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ20): 40m+35m
- celková dĺžka preložky: 60m

Preložka a ochrana NN vedenia

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ10): 40m
- celková dĺžka preložky: 20m

Rekonštrukcia verejného osvetlenia

Z dôvodu demontáže existujúcich kolíznych osvetľovacích stožiarov bude navrhnuté nové osvetlenie komunikácie a chodníkov. Osvetľovacie body budú tvoriť modulárne pouličné svietidlá s LED svetelnými zdrojmi. Svietidlá sa umiestnia na klasické osvetľovacie stožiare o v pozinkovanej úprave s výložníkmi.

Osvetlenie priechodov pre chodcov bude navrhnuté podľa STN EN 13201-2 prílohy B svietidlami s asymetrickým rozdelením svetelného toku, spôsobujúcim menšie oslnenie vodičov. Svietidlá sa umiestnia na stožiare výšky 6 m, ktoré sa osadia po oboch stranách komunikácie vo vzdialenosti cca 1m pred priechodom v smere dopravného pruhu tak, aby svetlo dopadalo na stranu chodca zo smeru prichádzajúcich vozidiel. Navrhované osvetlenie priechodov bude ovládané spoločne s navrhovaným osvetlením komunikácie na ktoré je pripojené. Napájanie osvetlenia bude z existujúceho rozvádzača RVO.

- dĺžka novej trasy VO (AYKY-J 4x25): 1400m
- osvetlenie priechodov pre chodcov: 10

Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ10): 120m
- celková dĺžka preložky (TCEPKPFLE 50XN 0,8): 740m+150m

Rozvody plynovodu

VTL plynovod OC DN 100 preložka vzdušného vedenia nad potokom v dĺžke 23m pod vodný tok..

STL preložky plynovodu: DN 100 dĺžky 120m+30m; DN300 dĺžky 46m; DN 50 dĺžky 71m; DN 40 dĺžky 95m.

Rozvody vodovodu

Preložka vodovodov PE 100 dĺžky 40m+60m; LT DN300 dĺžky 81m; LT DN 150 dĺžky 6m; PE DN 90 dĺžky 13m; LT DN80 dĺžky 40m.

Ochrana vodovodu LT DN300 v dĺžke 2x3m polenou chráničkou DN500; LT DN80 v dĺžke 6m polenou chráničkou DN 150.

Variant B:

Preložka a ochrana VN vedenia

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ20): 60m+120m

Preložka a ochrana NN vedenia

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ10): 15m

- celková dĺžka preložky nadzemného NN vedenia: 170m

Rekonštrukcia verejného osvetlenia

Z dôvodu demontáže existujúcich kolíznych osvetľovacích stožiarov bude navrhnuté nové osvetlenie komunikácie a chodníkov. Osvetľovacie body budú tvoriť modulárne pouličné svietidlá s LED svetelnými zdrojmi. Svietidlá sa umiestnia na klasické osvetľovacie stožiare o v pozinkovanej úprave s výložníkmi.

Osvetlenie priechodov pre chodcov bude navrhnuté podľa STN EN 13201-2 prílohy B svietidlami s asymetrickým rozdelením svetelného toku, spôsobujúcim menšie oslnenie vodičov. Svietidlá sa umiestnia na stožiare výšky 6 m, ktoré sa osadia po oboch stranách komunikácie vo vzdialenosti cca 1m pred priechodom v smere dopravného pruhu tak, aby svetlo dopadalo na stranu chodca zo smeru prichádzajúcich vozidiel. Navrhované osvetlenie priechodov bude ovládané spoločne s navrhovaným osvetlením komunikácie na ktoré je pripojené. Napájanie osvetlenia bude z existujúceho rozvádzača RVO.

- dĺžka novej trasy VO (AYKY-J 4x25): 1220m

- osvetlenie priechodov pre chodcov: 6

Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ10): 300m+115m

- celková dĺžka preložky (TCEPKPFLE 50XN 0,8): 120m

Rozvody plynovodu

VTL plynovod OC DN 100 preložka vzdušného vedenia nad potokom v dĺžke 23m pod vodný tok; DN 300 v dĺžke 12m.

STL preložky plynovodu: DN 100 dĺžky 20m; DN150 dĺžky 8m; DN 40 dĺžky 96m.

STL ochrana plynovodu polenou chráničkou: DN 500 dĺžky 8m; DN 100 dĺžky 6m+2m+20m+7m+28m

Rozvody vodovodu

Preložka vodovodov LT DN300 dĺžky 88m+96m; LT DN100 dĺžky 7m;

Ochrana vodovodu LT DN300 v dĺžke 7m +5m polenou chráničkou DN500; DN100 v dĺžke 6m +7m polenou chráničkou DN/ID 160; LT DN 80 polenou chráničkou DN/ID 150 v dĺžke 5m; DN 40 polenou chráničkou DN/ID 80 v dĺžke 7m

Variant C:

Preložka a ochrana VN vedenia

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ20): 50m

- celková dĺžka preložky: 180m

Preložka a ochrana NN vedenia

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ10): 20m

- celková dĺžka preložky nadzemného NN vedenia: 230m

Rekonštrukcia verejného osvetlenia

Z dôvodu demontáže existujúcich kolíznych osvetľovacích stožiarov bude navrhnuté nové osvetlenie komunikácie a chodníkov. Osvetľovacie body budú tvoriť modulárne pouličné svietidlá s LED svetelnými zdrojmi. Svietidlá sa umiestnia na klasické osvetľovacie stožiare o v pozinkovanej úprave s výložníkmi.

Osvetlenie priechodov pre chodcov bude navrhnuté podľa STN EN 13201-2 prílohy B svietidlami s asymetrickým rozdelením svetelného toku, spôsobujúcim menšie oslnenie vodičov. Svietidlá sa umiestnia na stožiare výšky 6 m, ktoré sa osadia po oboch stranách komunikácie vo vzdialenosti cca 1m pred priechodom v smere dopravného pruhu tak, aby svetlo dopadalo na stranu chodca zo smeru prichádzajúcich vozidiel. Navrhované osvetlenie priechodov bude ovládané spoločne s navrhovaným osvetlením komunikácie na ktoré je pripojené. Napájanie osvetlenia bude z existujúceho rozvádzača RVO.

- dĺžka novej trasy VO (AYKY-J 4x25): 1400m

- osvetlenie priechodov pre chodcov: 12

Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom

- celková dĺžka ochrany (plastový káblový žľab KŽ10): 20m

- celková dĺžka preložky (TCEPKPFLE 50XN 0,8): 1300m+150m

Rozvody plynovodu

VTL plynovod OC DN 100 preložka vzdušného vedenia nad potokom v dĺžke 23m pod vodný tok.

STL preložky plynovodu: DN 100 dĺžky 108m; DN300 dĺžky 83m; DN 50 dĺžky 82m+96m.

Rozvody vodovodu

Preložka vodovodov PE 100 dĺžky 129m; LT DN300 dĺžky 72m+144m; LT DN 150 dĺžky 7m+10m; LT DN 80 dĺžky 14m.

Ochrana vodovodu LT DN300 v dĺžke 7m polenou chráničkou DN500 predĺženie; LT DN80 v dĺžke 7m polenou chráničkou DN 150 predĺženie.

Preložka kanalizácie

Preložka kanalizačných prípojok od obchodného centra TESCO a Family center PVC DN400 dĺžky 70m+150m.

II.9. Zdôvodnenie potreby činnosti v danej lokalite

Rekonštrukcia križovatky na ceste I/18 s cestou III/3167 a miestnou komunikáciou a s ňou súvisiacia rekonštrukcia križovatky cesty I/18 s cestou I/79 a miestnou komunikáciou je potrebná z dôvodu nepostačujúcej kapacity existujúcich križovatiek.

Križovatky sú v súčasnosti vzhľadom na dopravný význam križujúcich sa komunikácií a vysoké intenzity dopravy na nich prekážkou plynulej jazdy s negatívnym dopadom na životné prostredie.

Účelom úprav na predmetných križovatkách je zlepšiť ich dopravno-technické riešenie tak, aby vyhovovali očakávanému dopravnému zaťaženiu s cieľom dosiahnuť lepšiu prehľadnosť a plynulosť prejazdu vozidiel a tým zvýšiť bezpečnosť dopravy účastníkov cestnej premávky.

II.10. Orientačné náklady

Variant A – 10,4 mil. Eur s DPH

Variant B – 10,8 mil. Eur s DPH

Variant C – 25,5 mil. Eur s DPH

II.11. Dotknutá obec

Vranov nad Topľou

II.12. Dotknutý samosprávny kraj

Prešovský samosprávny kraj

II.13. Dotknuté orgány

Okresný úrad Prešov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja

Okresný úrad Vranov nad Topľou, Odbor starostlivosti o životné prostredie

Okresný úrad Vranov nad Topľou, Odbor krízového riadenia

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Vranov nad Topľou

Okresný úrad Vranov nad Topľou, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Okresný úrad Vranov nad Topľou, Pozemkový a lesný odbor

Krajský pamiatkový úrad Prešov

Obvodný banský úrad Košice

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru vo Vranove nad Topľou

II.14. Povoľujúci orgán

Okresný úrad Prešov, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

II.15. Rezortný orgán

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

II.16. Druh požadovaného povolenia podľa osobitných predpisov

- rozhodnutie o umiestnení stavby; vydáva Mesto Vranov nad Topľou
- stavebné povolenie – stavebný zákon; vydáva Okresný úrad Prešov
- povolenie na výrub drevín rastúcich mimo lesa – zákon o ochrane prírody a krajiny
- povolenie na výrub stromov a krov v korytách vodných tokov, na pobrežných pozemkoch a v inundačných územiach – zákon o vodách
- trvalé a dočasné vyňatie poľnohospodárskej pôdy – vydáva Okresný úrad Vranov nad Topľou, Pozemkový a lesný odbor

II.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vzhľadom na rozsah a umiestnenie navrhovanej stavby, nie je predpoklad jej vplyvu na životné prostredie presahujúceho štátne hranice.

III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

III.1. Charakteristika prírodného prostredia

III 1.1. Stručná geomorfologická a geologická charakteristika záujmového územia

Záujmové územie sa nachádza na rozhraní Východoslovenskej pahorkatiny a Východoslovenskej roviny. Východoslovenská pahorkatina a Východoslovenská rovina sú geomorfologické celky geomorfologickej oblasti Východoslovenská nížina. Zo západu ich obklopujú Slanské vrchy, zo severu Beskydské predhorie a z východu Vihorlatské vrchy.

Geologickú stavbu predmetného územia tvoria neogénne horniny, a to sivé vápnité prachovce, ílovce, pieskovce, piesky, zlepenice, evapority a riasové vápence.

Nerastné suroviny

V záujmovom území sa nenachádzajú ložiska nerastných surovín.

III.1.2 Klimatické pomery

Podľa mapy klimatických oblastí (Atlas krajiny SR, 2002) územie mesta patrí do teplej klimatickej oblasti, mierne vlhkého okrsku s chladnou zimou. Ide o klimatický okrsok kde je priemerne viac ako 50 letných dní za rok, júlový priemer teploty vzduchu je 18-19°C, januárový priemer teploty vzduchu je -3 – -4°C. Priemerná ročná teplota vzduchu sa v meste pohybuje na úrovni 8-9°C. Priemerný ročný úhrn atmosférických zrážok je približne 600 až 700mm. Snehová pokrývka trvá 60 až 80 dní v roku.

III.1.3 Voda

Povrchové vody

Z hľadiska hydrogeografických charakteristík dotknuté územie patrí do povodia rieky Bodrog. Mestom Vranov nad Topľou preteká rieka Topľa, ktorá je pravostranným prítokom Ondavy. Celková dĺžka rieky Topľa je 129,8 km.

Navrhovaná činnosť premostňuje:

Variant A

Rekonštrukcia mosta č.18-485 – rieka Topľa

Rekonštrukcia mosta č.18-485A – bezmenný potok

Rekonštrukcia mosta č.79-001 – potok Lomnica

Lávka pre peších – potok Lomnica

Variant B

Rekonštrukcia mosta č.18-485 – rieka Topľa

Rekonštrukcia mosta č.18-485A – bezmenný potok

Rekonštrukcia mosta č.79-001 – potok Lomnica

Lávka pre peších – potok Lomnica

Variant C

Rekonštrukcia mosta č.18-485 – rieka Topľa

Rekonštrukcia mosta č.18-485A – bezmenný potok

Rekonštrukcia mosta č.79-001 – potok Lomnica

Lávka pre peších – potok Lomnica

Podzemné vody

Charakter a množstvo podzemných vôd závisí od geologickej stavby a reliéfu krajiny. Najväčší význam majú akumulácie podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch, kde sa voda hromadí infiltráciou z korýt tokov a je dopĺňaná zrážkami. Kvalita podzemných vôd je ovplyvňovaná akosťou povrchových vôd.

Minerálne vody

V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne zdroje minerálnych vôd.

III 1.4. Pôdy

V širšom okolí mesta Vranov nad Topľou sú zastúpené fluvizeme, rendziny, luvizeme, kambizeme. Vzhľadom na produkčný potenciál ide o stredne produkčné až produkčné pôdy.

III 1.5. Fauna, flóra a vegetácia

Flóra

Na základe fytogeografického členenia Slovenska (Atlas SSR, 1980) patrí územie do:

- oblasti panónskej flóry (*Pannonicum*)
- obvodu eupanónskej xerothermnej flóry
- okresu Východoslovenská nížina

Pôvodný vegetačný kryt bol v dôsledku dlhodobého využívania územia človekom značne pozmenený. Podstatná časť územia okolo vodných tokov bola odlesnená a premenená na poľnohospodársku pôdu a časť bola využitá na zástavbu. V rámci katastrálneho územia mesta prevažujú poľnohospodárske pôdy, lesná pôda je druhým najrozšírenejším prvkom.

Rastlinné spoločenstvo v bezprostrednom okolí stavby je tvorené trávnatými plochami, sprievodnou zeleňou na svahoch komunikácie a okolo železnice.

Pozdĺž vodných tokov sa zachovali úzke pásy brehových porastov, v blízkosti rekonštruovaných mostov skôr krovitého charakteru..

Na svahoch cesty I/18 za križovatkou cesty I/18 s cestou III/3617 a miestnou komunikáciou sa vo veľkom množstve nachádzajú invázne druhy rastlín rodu *Fallopia sp.* Je nevyhnutné, aby odstránené rastliny spolu s výkopovou zeminou boli umiestnené na skládke odpadov. Výkopová zemina nemôže byť spätne použitá na budovanie násypov, ani na iné účely. Odporúčame odstránenie všetkých jedincov rodu *Fallopia sp.* nachádzajúcich sa v rekonštruovanom úseku.

Fauna

Súčasná štruktúra zoocenóz na posudzovanom území je odrazom pôsobenia človeka v krajine. Prevažná časť živočíchov v širšom území je naviazaná na biotopy lúk, plochy s nelesnou drevinou vegetáciou, vodné plochy. Zloženie fauny širšieho územia okolo navrhovanej činnosti je veľmi pestré.

Z bezstavovcov sa tu vyskytuje množstvo ulitníkov, najčastejšie vodniak malý (*Galba truncatula*), pavúkov, vážok, chrobákov.

Zo stavovcov môžeme pozorovať rôzne obojživelníky a plazy. Tiež je tu hojný výskyt vodných a spevavých vtákov, hmyzožravcov, hlodavcov.

III.2. Krajina, stabilita, ochrana a scenéria

Súčasná krajinná štruktúra

Samotná lokalita rekonštrukcie križovatky je umiestnená v zastavanom území mesta Vranov nad Topľou. Jedná sa o križovatky cesty I/18 s cestou I/79 a cestou III/3617 a miestnou komunikáciou. Križovatky sa nachádzajú na juhozápadnom okraji mesta.

Ochrana prírody

Riešené územie nezasahuje do chránených území a ich ochranných pásiem definovaných podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody, ako ani do území siete NATURA 2000.

III.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrno - historické hodnoty územia

Obyvateľstvo a jeho aktivity

Početom obyvateľov (cca 80 000) sa okres Vranov nad Topľou zaraďuje medzi veľké okresy Slovenska. Hustota osídlenia je približne rovnaká v celom okrese. Mesto Vranov nad Topľou sa v rámci Slovenska radí medzi stredne veľké mesta.

Údaje o počte obyvateľov

obec	Počet obyvateľov		
	celkom	muži	ženy
Okres Vranov n/T	80 692	40 066	40 626
Vranov nad Topľou	22 465		

Zdroj: ŠÚ SR

Sídla a kultúrno-historické hodnoty územia

Prvá písomná správa o doline **Lomnica** (Lomnica je miestnou časťou Vranova nad Topľou) je z roku 1229.

Najstarším písomných **dokladom o existencii Vranova** resp. jeho časti Vranov – Dlhá ulica, je donačná listina uhorského kráľa Štefana V. z roku **1270**. V tejto listine Vranov nie je menovite zapísaný, preto obsah listiny pokladáme len za nepriamu správu o Vranove.

Z donačnej listiny z roku 1270 vyplýva, že kráľ daroval šľachticovi Rajnoldovi, správcovi kráľovských koniarov, za verné služby a zásluhy preukázané na výpravách kráľovského vojska do Uhorska viaceré majetky na východnom Slovensku, medzi nimi aj prvé majetky budúceho hradného panstva Čičva vrátane dediny Dlhé pole (Vranovské Dlhé).

Prvá zmienka o **Čemernom** (mestská časť Vranova nad Topľou) pochádza z roku 1282.

Samostatné pomenovanie Vranov sa prvýkrát objavuje v registroch pápežského desiatku z rokov 1332 a 1337.

Najstarším písomným dokladom, v ktorom sa Vranov po prvýkrát spomína ako **mesto** („civitas“), je listina z roku **1363**.

V latinských písomnostiach sa Vranov pravidelne vyskytuje pod názvom **Warano**. Názov Warano bol maďarizovanou podobou pôvodného slovenského názvu Vranov, odvodenou od slova vrana. O slovenskom pôvode tohto názvu nemôžu vzniknúť žiadne pochybnosti. Typologicky patrí k starobylým slovenským názvom zakončeným na – ov. To, či názov Vranov súvisí s prípadným mimoriadnym výskytom vrán, alebo je odvodený od rodového či osobného mena Vrana, z jazykovedného a historického hľadiska nemožno jednoznačne zistiť.

Z maďarizovaného názvu Warano vznikol v 15. storočí latinizovaný názov Varanovia, ktorý sa používal len zriedkavo. Slovenský názov, pravda zväčša v skomolenej podobe Wrano, Varanow, ale aj v správnom tvare Vranov sa dostal do latinských písomností najmä samotného mestečka Vranov v 15. storočí. Z toho je zrejmé, že vtedajší mešťania, ale aj richtár a členovia rady, boli slovenského pôvodu.

Po prvýkrát v dejinách mestečka sa úradne upravil jeho názov v roku **1927**. Podoba jeho úradného pomenovania bola stanovená na **Vranov nad Topľou**. Vyžiadala si to oprávnená potreba jeho odlíšenia od ostatných miest a obcí rovnakého názvu, najmä v Čechách a na Morave. S výnimkou krátkeho obdobia po roku 1944, kedy bol názov mesta úradne zmenený do skrátenej podoby Vranov, sa používa dnešná podoba názvu mesta Vranov nad Topľou.

Doprava a dopravné vzťahy

Južným okrajom mestom Vranov nad Topľou prechádza cesta I/18, na ktorú sa napája cesta I/79 v juhozápadnej časti mesta a cesta I/15 v juhovýchodnej časti mesta.

Mesto je napojené aj na železničnú sieť SR.

Mesto má výhodu **blízkeho spojenia s tromi okolitými štátmi** – Poľskom, Ukrajinou a Maďarskom. Vranovský región je **súčasťou Karpatského euroregiónu** a rozvíja partnerskú spoluprácu s mestami susedných krajín.

Občianska vybavenosť

V meste Vranov nad Topľou sa nachádzajú prakticky všetky zariadenia občianskej vybavenosti. Napríklad základné školy, základná umelecká škola, materská škola, mestské kultúrne stredisko, turistické informačné centrum, mestský športový klub, zdravotnícke zariadenia, zariadenie pre seniorov, mestský úrad, matričný úrad, pošta, banky, maloobchodná sieť, reštaurácie, hotely, kino.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V katastrálnych územiach mesta Vranov nad Topľou sa nachádza množstvo národných kultúrnych pamiatok evidovaných v Ústrednom zozname pamiatkového fondu, v registri NKP (mimo územia priamo dotknutého navrhovanou činnosťou). Sú to napríklad pavlínsky kláštor, židovský cintorín, elektrický mlyn, Šamov mlyn, Vodný hrad, socha sv. Jána Nepomuckého a ďalšie.

Archeologické náleziská

Územie Vranova nad Topľou je bohatým archeologickým náleziskom so **stopami človeka už od staršej doby kamennej**. Archeologicky významné je však predovšetkým z hľadiska poznania **slovanského osídlenia** regiónu. Archeologické náleziská sú vo viacerých lokalitách mesta. **Zatiaľ najstaršie stopy prítomnosti človeka v katastri mesta pochádzajú z Vranova – Dlhého**. Odtiaľ je aj nález mamutej stoličky.

V areáli Gymnázia a Obchodnej akadémie boli zachytené podzemné priestory, ktoré sa dávajú do súvisu s **vranovským vodným hradom**, resp. objektami, ktoré tu boli postavené neskôr.

Vranovský hrad postavili okolo 15. stor. Rozgoňovci, ktorým v r. 1472 vydal kráľ Matej povolenie stavbu opevniť. Rozsah a konštrukciu opevnenia nepoznáme, ale Nypoortova rytina z r. 1686, ktorá vystihuje stav hradu z predchádzajúceho storočia, zobrazuje mohutný kaštieľ s nárožným bastiónmi, opevnený murivom a obohnáný vodnou priekopou napojenou na potok Čičavka.

Najmladším nálezom z centrálnej časti mesta je **medená minca Márie Terézie z r. 1765**, nájdená na železničnej stanici. Uložená je vo Východoslovenskom múzeu v Košiciach.

Rozsiahle slovanské osídlenie sa nachádzalo v Lomnici, hlavne v troch polohách (Male poľo, Poloviny, Koscilek). Jeho vývoj sledujeme od 7. až do 10. storočia. Počas doterajších záchranných výskumov bolo na spomínanom slovanskom sídlisku preskúmaných 34 sídliskových zahĺbených objektov oválneho pôdorysu so stopami po otvorenom ohnisku. Preskúmaná bola hlinená klenbová pec, zapustená do podlažia, s takmer rovným dnom s priemerom 65 cm. Jej klenba bola zavalená zvyškami piatich žarnovov. Pred vyhrievacím zariadením bola vyhlbená predpecná jama, obsahujúca množstvo uhlíkov, železný predmet bez bližšieho funkčného určenia a úlomky keramiky. Na základe nálezov žarnovov možno uvažovať o jej funkčnosti, pravdepodobne bola chlebovou pecou.

V časti Čemerné sa popri dominujúcich stopách slovanského osídlenia našli aj doklady o pravekom osídlení. Objekty slovanských sídlisk boli objavené pri výstavbe závodu Slovenka, ďalej Pri studničkách, pri ceste z Čaklova do Vechca i ďalších lokalitách.

Môže dôjsť k porušeniu dosiaľ neznámych archeologických objektov a nálezov. V uvedenom prípade stavebník je povinný v zmysle § 40 pamiatkového zákona a v zmysle § 127 stavebného zákona oznámiť každý archeologický nález nájdený počas stavby miestne príslušnému stavebnému úradu a Krajskému pamiatkovému úradu v Prešove a urobiť nevyhnutné opatrenia, aby sa nález nepoškodil alebo nezničil, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad.

III.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

Ovzdušie

Dotknuté územie je podľa mapy zaťaženia Slovenska základnými znečisťujúcimi látkami (Environmentálna regionalizácia SR 2016) definované ako územie s miernym znečistením ovzdušia. Územie *je zaradené medzi vymedzené oblasti riadenia kvality ovzdušia pod číslom 15-územie mesta Vranov nad Topľou a obcí Hencovce, Kučín, Nižný Hrabovec a Kladzany.*

Povrchové a podzemné vody

Významným zdrojom znečistenia vôd v širšom okolí je Bukocel, a.s. Hencovce.

Kvalita podzemných vôd v danej oblasti nebola podrobne skúmaná.

Územie je, v zmysle kategorizácie území ochrany povrchových a podzemných vôd, zaradené medzi zraniteľné oblasti.

Pôdy

Podľa mapy Kontaminácia pôdy (Environmentálna regionalizácia SR 2016) možno pôdy dotknutého územia hodnotiť ako relatívne čisté pôdy. Kontaminácia pôd nebola v rámci k.ú. zistená nad rámec bežného znečistenia z poľnohospodárskej prevádzky a výroby, z cestnej premávky a ďalších činností.

Radónové riziko

Na základe spracovaných odvodených máp radónového rizika sa celé katastrálne územie mesta Vranov nad Topľou nachádza v oblasti s nízkym radónovým rizikom.

Ohrozené biotopy

Vo všeobecnosti k najviac ohrozeným biotopom možno zaradiť biotopy mokradí, tak ako sú definované v zákone 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Tento trend môžeme pozorovať aj v dotknutom území a jeho širšom okolí. Prejavuje sa tu vplyv úprav vodných tokov, znečistenia tokov, urbanizácie krajiny a rozvoja poľnohospodárstva, čo má za následok úbytok plôch brehových porastov, prirodzených lúk v alúviu riek.

Suchozemské biotopy sú najviac ohrozované antropogénnymi vplyvmi:

- intenzívna poľnohospodárska výroba
- rozvoj sídiel

Zdravotný stav obyvateľstva

Vzhľadom na charakter, umiestnenie a rozsah navrhovanej činnosti podrobné skúmanie zdravotného stavu obyvateľstva v danej oblasti nie je potrebné.

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

IV.1. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Navrhované riešenia križovatky vo Variante A až Variante C si nevyžadujú trvalý záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Trvalý záber je v rámci uličného priestoru a cestného telesa pri variante A. Pri variante B a variante C zasahujeme za jestvujúce oplotenie pri areáli záhradnej galérie Narnia a aj oproti cez cestu.

V súčasnosti pozemky pod jestvujúcimi komunikáciami nie sú vysporiadané, sú na súkromných pozemkoch. V rozpočte sa uvažuje s výkupom :

- pri variante A : 10 514m²; pri variante B: 11 085m² ; pri variante C: 24 206m².
- dočasný záber plôch bude slúžiť na rekonštrukciu križovatiek a na zariadenia staveniska.

Nároky na vodu

Stavba nevyžaduje počas prevádzky zásobovanie pitnou vodou. Počas výstavby bude pitná voda pre pracovníkov stavby dovážaná.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Medzi základné použité materiály patrí asfalt, štrk, piesok a betón. Tieto, ako aj ostatné použité materiály budú na stavbu dovážané z výrobných zariadení priamo od jednotlivých dodávateľov.

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Stavba sa nachádza priamo na ceste I/18. Nevyžaduje si vybudovanie nového prístupového koridoru. Stavba bude realizovaná za plnej verejnej cestnej premávky a bude usmernená podľa dočasného dopravného značenia.

Počas prevádzky nevznikajú nároky na zabezpečenie dopravy.

Nároky na pracovné sily

Prevádzka stavby bude bezobslužná. Stavba v dobe prevádzky nebude vyžadovať stálu pracovnú silu. Tento pracovný výkon bude zabezpečený zo súčasných pracovných síl správcu komunikácie.

IV.2. Údaje o výstupoch

Počas výstavby bude zastavané územie obce zaťažené hlukom a exhalátmi z mechanizmov. Rozsah hlučnosti je určený výkonom stavebných strojov a bude pôsobiť iba krátkodobo. Prípadná zemina z výkopových prác bude deponovaná na určené plochy v okolí stavby a bude použitá na vybudovanie násypov.

Zatriedenie odpadov

Číslo skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Výrub krovia a stromov	O
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	Stavenisková mechanizácia	N
13 07 01	Vykurovací olej a motorová	Stavenisková mechanizácia	N

Číslo skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
	nafta		
13 07 02	Benzín	Stavenisková mechanizácia	N
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	Obaly z náterových materiálov	N
17 01 01	Betón	Demolácie	O
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	Demolácie vozoviek	N
17 04 05	Železo a oceľ	Demolácie	O
17 04 07	Zmiešané kovy	Demolácie	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	Demolácie	O
17 05 03	Zemina znečistená ropnými látkami	Havária na stavbe	N
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	Výkopové práce	O
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	Komunálny odpad	O

Počas prevádzky navrhovaná činnosť nebude produkovať žiadne nové látky znečisťujúce ovzdušie, odpadové vody, iné odpady, žiarenie ani vytvárať fyzikálne polia. Taktiež sa v súvislosti s prevádzkou nepredpokladá žiaden nový výskyt hluku, vibrácií, tepla, zápachu ako ani iných škodlivých výstupov.

IV.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

IV.3.1. Vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na horninové prostredie

Vplyvy na horninové prostredie by mohol byť len vo **variante C** pri výstavbe nových mostných objektov – *vplyv negatívny málo významný*.

Variant A a **variant B** sú *bez vplyvu* na horninové prostredie.

Vplyvy na reliéf

Keďže sa jedná o rekonštrukciu existujúcich križovatiek na ceste I/18 nedôjde k negatívnym vplyvom na reliéf.

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Realizáciou **variantu A** (turbookružná križovatka) a **variantu C** (mimoúrovňová križovatka) dôjde k zrýchleniu dopravy, v dôsledku čoho dôjde k zníženiu hlučnosti a exhalátov z dopravy – *vplyv významný pozitívny*.

Realizáciou **variantu B** (cestná svetelná signalizácia) nedôjde k výraznej zmene oproti súčasnému stavu – *vplyv málo významný pozitívny*.

Počas výstavby sa očakávajú dočasné nepriaznivé vplyvy v dôsledku prejazdov dopravných a stavebných mechanizmov a samotných prác na stavenisku 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

Vplyvy na povrchové, podzemné a minerálne vody

Počas výstavby najvýznamnejší vplyv predstavuje dočasné znečistenie vôd rieky Topľa pri rekonštrukcii mosta ev.č. 18-485 a potoka Lomnica pri budovaní novej lávky pre peších. Najvýraznejší vplyv sa očakáva pri **variante B**, keďže na moste ev.č. 18-485 dôjde k predĺženiu medziľahlých podpier na pravú stranu aj so zakladaním.

Ďalšie riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd súvisí s pohybom dopravných a stavebných mechanizmov v blízkosti toku. Relatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných mechanizmov pri havárii resp. poruche.

Aj počas prevádzky môže dochádzať k znečisťovaniu vôd len v prípade havárií a úniku prevádzkových tekutín z motorových vozidiel.

Vplyvy na pôdu

K trvalým záberom lesnej a poľnohospodárskej pôdy nedôjde.

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy

K najväčšiemu zásahu do bioty, formou výrubu sprievodnej zelene okolo cesty I/18, dôjde pri **variante C** (mimoúrovňová križovatka). No pri všetkých troch variantoch môžeme hovoriť o *vplyve negatívnom, no málo významnom*.

Pri výstavbe lávky pre peších vo všetkých variantoch dôjde k výrubu brehových porastov, rovnako aj pri rekonštrukcii mosta ev.č. 18-485, z dôvodu rozširovania opôr.

IV.3.2. Vplyvy na krajinu

Vplyvy na štruktúru krajiny

Keďže sa jedná o rekonštrukciu a stavba je situovaná v zastavanom území, nebude mať žiaden negatívny vplyv na štruktúru krajiny.

Vplyvy na ochranu prírody a krajiny

Cesta I/18 v danom úseku nezasahuje do chránených území a ani po rekonštrukcii križovatky sa tento stav nezmení, takže rekonštrukcia križovatky nebude mať žiaden negatívny vplyv na chránené územia.

Vplyvy na stabilitu krajiny

Navrhnutá rekonštrukcia nezmení ekologickú stabilitu dotknutého a ani širšieho územia.

Vplyvy na scenériu krajiny

Scenéria krajiny sa plánovanou rekonštrukciou križovatiek nijako nezmení.

IV.3.3. Vplyvy na obyvateľstvo, sídla a socio-ekonomickú sféru

Vplyvy na obyvateľstvo a zastavané územie

Rekonštrukciou predmetných križovatiek na ceste I/18 budú ovplyvnení predovšetkým obyvatelia mesta Vranov nad Topľou. Negatívne vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú vo fáze výstavby a budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po meste - obyvateľstvo tak bude dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku a prašnosti.

Uvedené vplyvy budú krátkodobé a čiastočne narušia kvalitu a pohodu života obyvateľov v blízkom okolí. Nepredpokladáme ovplyvnenie zdravotného stavu obyvateľstva danými vplyvmi.

Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky súvisia so zlepšením prejazdnosti týchto križovatiek, s čím priamo súvisí zníženie hlučnosti a množstva emisií produkovaných

motorovými dopravnými prostriedkami. Keďže sa v bezprostrednej blízkosti rekonštruovanej križovatky nachádzajú aj obchodné centrá, zlepši sa aj ich dostupnosť.

Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a hodnoty nehmotnej povahy

Plánovaný zámer nebude mať žiaden negatívny vplyv na kultúrno-historické pamiatky a hodnoty nehmotnej povahy.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Plánovaný zámer nebude mať žiaden negatívny vplyv na poľnohospodársku výrobu, keďže k záberu pozemkov využívaných na tento účel nedôjde.

Vplyvy na lesnú a priemyselnú výrobu, rekreáciu a služby

Keďže sa v bezprostrednej blízkosti rekonštruovanej križovatky nachádzajú aj obchodné centrá, zlepši sa aj ich dostupnosť.

IV.4. Hodnotenie zdravotných rizík

Realizáciou zámeru sa nepredpokladajú negatívne vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva.

IV.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

Navrhovaná činnosť je umiestnená mimo chránených území a nebude mať na chránené územia žiaden vplyv.

IV.6 Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

V predchádzajúcich častiach zámeru (kapitoly IV.1. - IV.5.) boli identifikované a charakterizované všetky vplyvy na životné prostredie, ktoré sa predpokladajú v súvislosti s výstavbou a prevádzkou predmetnej stavby.

V nasledujúcom texte sú očakávané vplyvy zosumarizované a vyhodnotené z hľadiska ich významnosti. Pre hodnotenie významnosti vplyvov bola zvolená päťstupňová škála s nasledujúcimi charakteristikami, uplatňovanými rovnako pre negatívne ako aj pozitívne vplyvy:

- 0 bez vplyvu** (navrhovaná činnosť žiadnym spôsobom neovplyvní zložku životného prostredia, obyvateľstvo alebo využiteľnosť zeme, kultúrne a historické hodnoty územia, a pod.)
- 1 nevýznamný - zanedbateľný vplyv** (ide prevažne o vplyv s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným príspevkom alebo dočasným pôsobením)
- 2 málo významný vplyv** (vplyv, ktorého pôsobenie je z kvantitatívneho hľadiska minimálne, lokálny vplyv alebo pôsobiaci na málo zraniteľnú zložku životného prostredia, príp. nie je vnímateľný alebo je subjektívny, tiež vplyv s charakterom rizika pre viac zraniteľnú zložku životného prostredia alebo inak špecifické územie, dočasný vplyv so širším plošným záberom alebo priamym ovplyvnením obyvateľstva)
- 3 významný vplyv** (má dosah na širšie okolie, alebo pôsobí na viac zraniteľnú zložku životného prostredia, príp. jeho vnímateľnosť alebo plošný záber sú vysoké, tiež dočasný vplyv s celoplošným pôsobením)
- 4 veľmi významný vplyv** (má regionálny dosah, alebo pôsobí na najzraniteľnejšie zložky životného prostredia, ovplyvňuje ekologickú únosnosť, príp. nie je v súlade s príslušnou legislatívou alebo inými normami, ovplyvňuje predmet ochrany v chránených územiach, trvalý a nevratný vplyv)

Pri číselnom označení mieru vplyvu je uvádzane znamienko – negatívny vplyv
+ pozitívny vplyv

Vplyvy na horninové prostredie

Variant A – turbookružná križovatka

0– bez vplyvu

Variant B – cestná svetelná signalizácia

0– bez vplyvu

Variant C – mimoúrovňová križovatka

0– bez vplyvu

Vplyvy na reliéf

Variant A – turbookružná križovatka

0– bez vplyvu

Variant B – cestná svetelná signalizácia

0– bez vplyvu

Variant C – mimoúrovňová križovatka

0– bez vplyvu

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Variant A – turbookružná križovatka

Počas výstavby: - 1 – zanedbateľný vplyv

Počas prevádzky: + 2 – málo významný vplyv

Variant B – cestná svetelná signalizácia

Počas výstavby: - 1 – zanedbateľný vplyv

Počas prevádzky: + 1 – zanedbateľný vplyv

Variant C – mimoúrovňová križovatka

Počas výstavby: - 1 – zanedbateľný vplyv

Počas prevádzky: + 2 – málo významný vplyv

Vplyvy na vody

Variant A – turbookružná križovatka

Znečistenie vodných tokov počas výstavby

-1 – zanedbateľný vplyv, krátkodobý

Znečistenie podzemných vôd počas výstavby

- 1 nevýznamný vplyv, riziko

Variant B – cestná svetelná signalizácia

Znečistenie vodných tokov počas výstavby

-2 – málo významný vplyv, krátkodobý

Znečistenie podzemných vôd počas výstavby

- 1 nevýznamný vplyv, riziko

Variant C – mimoúrovňová križovatka

Znečistenie vodných tokov počas výstavby

-1 – zanedbateľný vplyv, krátkodobý

Znečistenie podzemných vôd počas výstavby

- 1 nevýznamný vplyv, riziko

Vplyvy na pôdy

Variant A – turbookružná križovatka

Trvalé zábery pôdy

-1 – zanedbateľný vplyv, trvalý

Variant B – cestná svetelná signalizácia

Trvalé zábery pôdy

-1 – zanedbateľný vplyv, trvalý

Variant C – mimoúrovňová križovatka

Trvalé zábery pôdy

-1 – zanedbateľný vplyv, trvalý

Vplyvy na biotu

Variant A – turbookružná križovatka

Výrubu drevín rastúcich mimo les a v brehových porastoch

-1 – zanedbateľný vplyv, dlhodobý

Variant B – cestná svetelná signalizácia

Výrubu drevín rastúcich mimo les a v brehových porastoch

-1 – zanedbateľný vplyv, dlhodobý

Variant C – mimoúrovňová križovatka

Výrubu drevín rastúcich mimo les a v brehových porastoch

-1 – zanedbateľný vplyv, dlhodobý

Vplyvy na štruktúru krajiny

0 – bez vplyvu

Vplyvy na stabilitu krajiny

Celková stabilita územia:

0 – bez vplyvu

Vplyvy na chránené územia

0 – bez vplyvu

Vplyvy na obyvateľstvo

Narušenie pohody a kvality života počas výstavby

- 1 nevýznamný vplyv, krátkodobý,

Variant A – turbookružná križovatka a Variant 3 – mimoúrovňová križovatka

Pohoda a kvalita života počas prevádzky

+3 – významný vplyv, dlhodobý

Variant B – cestná svetelná signalizácia

+2 – málo významný vplyv, dlhodobý

Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a hodnoty nehmotnej povahy

0 – bez vplyvu

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

0 – bez vplyvu

Vplyvy na lesnú a priemyselnú výrobu, rekreáciu a služby

+2 – málo významný pozitívny vplyv

IV.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky sa vzhľadom na umiestnenie a charakter stavby ani počas výstavby, ani v priebehu existencie stavby nepredpokladajú.

IV.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

V tomto štádiu prípravy stavby nie sú známe. V súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sa neočakávajú.

IV.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti

Iné riziká počas realizácie stavby sa nepredpokladajú. V prípade havárií stavebných mechanizmov počas výstavby je dodávateľ povinný vzniknutú situáciu riešiť a zabezpečiť prostredie pred únikom pohonných hmôt do podzemných vôd a pod.

IV.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie

Účelom opatrení je predchádzať, eliminovať, minimalizovať, zmierniť, alebo kompenzovať očakávané (predpokladané) vplyvy činnosti, ktoré môžu vzniknúť počas jej výstavby a prevádzky. Tento cieľ je možné dosiahnuť opatreniami, ktoré sa viažu na jeden alebo na viac vplyvov zároveň.

Vzhľadom na rozsah navrhovanej činnosti a definovanie očakávaných vplyvov (minimálne pôsobenie negatívnych vplyvov) sa navrhujú tieto opatrenia:

1. Počas výstavby je potrebné rešpektovať všeobecne platné opatrenia vzťahujúce sa na bežné stavebné práce: udržiavanie dobrého technického stavu vozidiel, skrápanie ciest v období sucha, obmedzenie pohybu vozidiel v koryte toku, nakladanie s odpadmi.
2. Pred začatím prác vytýčiť v teréne zábery stavby a výrub drevín obmedziť iba na nevyhnutný rozsah. Dreviny, ktorých výrub v súvislosti s výstavbou nie je nutný, počas prác chrániť pred poškodením.
3. Výrub drevín realizovať zásadne v mimovegetačnom a v mimohniezdnom období.
4. Odstránené invazívne rastliny rodu *Fallopia sp.* spolu s výkopovou zeminou umiestniť na skládke odpadov. Je potrebné odstrániť nadzemné aj podzemné časti rastlín. Zemina z výkopov, kde sa *Fallopia sp.* nachádzala, nemôže byť spätne použitá do násypov, ani na iné využitie. Navrhujeme odstrániť všetky jedince rodu *Fallopia sp.* nachádzajúce sa v blízkosti rekonštruovanej cesty I/18.
5. Stavebník je povinný v zmysle § 40 pamiatkového zákona a v zmysle § 127 stavebného zákona oznámiť každý archeologický nález nájdený počas stavby miestne príslušnému stavebnému úradu a Krajskému pamiatkovému úradu a urobiť nevyhnutné opatrenia, aby sa nález nepoškodil alebo nezničil, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad.

IV.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala

V prípade že by sa činnosť nerealizovala, tzv. *nulový variant*, dopravná situácia v meste Vranov nad Topľou sa bude naďalej zhoršovať, budú sa naďalej vytvárať kolóny, s čím priamo súvisí zvýšená hlučnosť, zväčšená koncentrácia výfukových plynov, znížená kvalita prostredia pre život obyvateľov.

IV.12. Posúdenie súladu činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Navrhovaná činnosť je v súlade s územným plánom mesta Vranov nad Topľou.

IV.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov

Z doterajšieho hodnotenia vyplýva, že navrhovanou činnosťou nebudú negatívne ovplyvnené skúmané zložky životného prostredia.

Plánovaná investícia nebude mať výrazný negatívny vplyv na súčasnú kvalitu životného prostredia hodnoteného územia a ani na zdravie obyvateľstva, očakáva sa priaznivé ovplyvnenie súčasnej situácie v území. Negatívne vplyvy sú len krátkodobého charakteru, resp. len ako riziko, počas výstavby, rekonštrukcie predmetného zámeru.

V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU S PRIHLIADNUTÍM NA VPPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

Pri porovnaní navrhovaných variantov bola aplikovaná porovnávacia metóda, založená na hodnotení miery jednotlivých vplyvov podľa ich dôležitosti a významnosti.

Klasifikácia vplyvov trvalých a dočasných bola hodnotená podľa stupnice:

	0	bez vplyvu		
-1	negatívny vplyv zanedbateľný	+1	pozitívny vplyv zanedbateľný	
-2	negatívny vplyv málo významný	+2	pozitívny vplyv málo významný	
-3	negatívny vplyv významný	+3	pozitívny vplyv významný	
-4	negatívny vplyv veľmi významný	+4	pozitívny vplyv veľmi významný	

V.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Porovnanie vplyvov:

Vplyvy	variant A	variant B	variant C
Vplyvy na prírodné prostredie	-5	-6	-5
Horninové prostredie	0	0	0
Reliéf	0	0	0
Hluk, prašnosť a emisie z dopravy počas výstavby	-1	-1	-1
Znečistenie vodných tokov počas výstavby - riziko	-1	-1	-1
Znečistenie podzemných vôd počas výstavby - riziko	-1	-1	-1
Výrub drevín rastúcich mimo les a v brehových porastoch	-1	-2	-1
Zábery pôd	0	0	0
Stavebné práce - vplyv na biotu	-1	-1	-1
Vplyvy na krajinu	0	0	0
Vplyv na štruktúru krajiny	0	0	0
Vplyv na celkovú ekologickú stabilitu dotknutého územia	0	0	0
Vplyvy na chránené územia	0	0	0
Vplyvy na obyvateľstvo	+3	+2	+4
Narušenie pohody a kvality života počas výstavby	-1	-1	-1
Vplyvy počas prevádzky	+2	+1	+3
Vplyv na rekreáciu	0	0	0
Vplyvy na rekreáciu a služby	+2	+2	+2
Vplyvy spolu	-2	-4	-1

Vzhľadom na fakt, že takmer všetky negatívne vplyvy plánovanej investície sú len krátkodobého charakteru, môžeme všetky varianty hodnotiť ako vhodné. Ako najvhodnejší variant sa javí variant C „Mimoúrovňová križovatka“, najmenej vhodný variant B „Cestná svetelná signalizácia“.

Z pohľadu ochrany prírody je riešená činnosť priechodná, za podmienky dodržania stanovených opatrení na zníženie negatívneho vplyvu predkladanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia.

V.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Navrhovaná činnosť bude mať pozitívny vplyv na kvalitu života obyvateľstva a zastavané územie v blízkosti križovatky. Zvýši sa priechodnosť križovatky, tým sa zníži koncentrácia automobilovej dopravy, dôsledkom čoho sa zníži hlučnosť z automobilovej dopravy a tiež sa zníži koncentrácia výfukových plynov v danom území.

Na základe vyššie uvedených dôvodov (technických, ekologických a ekonomických) je možné navrhovanú činnosť realizovať. Ako optimálny variant navrhujeme Variant 3 – Mimoúrovňová križovatka

VI. MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA K ZÁMERU

PRÍLOHA č.1: Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti – v texte str. 5

PRÍLOHA č.2: Prehľadná situácia – vyhodnotenie vplyvov

PRÍLOHA č.3: Situácia, variant A – vyhodnotenie vplyvov

PRÍLOHA č.3.1: Charakteristické priečne rezy – Variant A

PRÍLOHA č.4: Situácia, variant B – vyhodnotenie vplyvov

PRÍLOHA č.4.1: Charakteristické priečne rezy – Variant B

PRÍLOHA č.5: Situácia, variant C – vyhodnotenie vplyvov

PRÍLOHA č.5.1: Charakteristické priečne rezy – Variant C

PRÍLOHA č.6: Fotodokumentácia

VII. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE K ZÁMERU

VII.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov

Pre potreby zámeru bola spracovaná technická štúdia k navrhovanej stavbe I/18 Vranov nad Topľou križovatka, ktorá je priložená k zámeru v digitálnej forme. Zoznam hlavných použitých materiálov:

- Čepelák: Atlas SSR. (SAV a SUGK, 1980)
- Kol.: Atlas krajiny SR. (MŽP SR, 2002)
- Kol.: Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky (2016)
- www.enviroportal.sk
- www.podnemapy.sk
- www.vranov.sk
- www.shmu.sk
- <http://globus.sazp.sk/atlassr/>
- www.statistics.sk

VII.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru

- Slovak Telekom, a.s. a DIGI SLOVAKIA, s.r.o. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- SPP - Distribúcia – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- UPC RBOADBAND SLOVAKIA, s.r.o. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Východoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Telefónica O2 Slovakia, s.r.o. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Východoslovenská distribučná, a.s. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. – stanovisko
- ŽSR - sekcia železničných tratí a stavieb – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Mesto Vranov nad Topľou – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- SWAN KE, s.r.o. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- ŽSR - sekcia elektrotechniky a energetiky – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Správa a údržba ciest PSK – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- MV SR - oddelenie telekomunikačných služieb – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- ŽSR - sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- ŽSR - oblasťná správa majetku Košice – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- ANTIC telecom – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- M.I.S. Slovakia – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- T and B, s.r.o. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Orange Slovensko, a.s. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Slovenská správa ciest IVSC Košice – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- TESCO STORES SR, a.s. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Slovanet a.s. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- MO SR – agentúra správy majetku – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Elcomp – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Lidl Slovenská republika, v.o.s. – vyjadrenie k inžinierskym sieťam
- Mesto Vranov nad Topľou – vyjadrenie k inžinierskym sieťam – doplnenie
- SPP - Distribúcia – vyjadrenie k inžinierskym sieťam – doplnenie
- Slovenská správa ciest IVSC Košice – vyjadrenie k inžinierskym sieťam - doplnenie

VII.3. Ďalšie doplňujúce informácie o doterajšom postupe prípravy zámeru a posudzovaní jeho predpokladaných vplyvov

Základné údaje o stave životného prostredia dotknutého územia boli získavané z priamych terénnych pozorovaní, z dostupných dokumentácií o tomto území, od zástupcov štátnej správy a miestnej samosprávy, dotknutých orgánov a organizácií.

VIII. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA ZÁMERU

Miesto: Prešov
Dátum: november 2019

IX. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

IX.1. Spracovateľ zámeru

ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby
Slovenská 86
080 01 Prešov

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Dušan Zamborský

.....

IX.2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom navrhovateľa

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

Ing. Jozef Fabian
Riaditeľ IVSC Košice

.....

Slovenská správa ciest
Investičná výstavba a správa ciest
Kasárenské námestie 4
040 01 Košice