



Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene podľa
zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné
prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení
neskorších predpisov

Diaľnica D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA

Vypracovali: Ing. Alena Popovičová, PhD., LL.M.
Ing. Izabela Ráczová
Bc. Samuel Oláš

OBSAH

OBSAH	2
Zoznam použitých skratiek	4
A. NAVRHOVATEĽ	5
1. Názov (obchodné meno), identifikačné číslo, štatistická klasifikácia ekonomickej činnosti SK NACE, sídlo navrhovateľa	5
2. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail oprávneného zástupcu navrhovateľa	5
3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene	5
B. Navrhovaná činnosť alebo jej zmena	7
1. Názov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny	7
2. Predmet, účel a rozsah navrhovanej činnosti alebo jej zmeny (v jednotkách podľa prílohy č. 8)	7
3. Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa prílohy č. 8 (všetky relevantné kategórie) a jej charakteristika (nová činnosť, zmena navrhovanej činnosti, ukončenie navrhovanej činnosti a podobne)	8
4. Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa iných osobitných predpisov, ak je to relevantné	8
5. Umiestnenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny (kraj, okres, obec, katastrálne územie, parcelné číslo), mapa umiestnenia a situácia širších vzťahov s označením umiestnenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny vo vzťahu k okolitej zástavbe a chráneným územiam podľa osobitných predpisov (ak je to relevantné) a súlad s platnou územnoplánovacou dokumentáciou	9
6. Stručný opis technického, technologického a stavebného riešenia celej navrhovanej činnosti alebo jej zmeny vrátane údajov o vstupoch (napríklad záber pôdy a lesných pozemkov; predpokladaný počet drevín na výrub a počet drevín určených na zachovanie, surovinové, materiálové a energetické zdroje; nároky na dopravu a inú infraštruktúru; nároky na pracovné sily, odhadovaný počet drevín na výrub a počet drevín určených na zachovanie) a údajov o výstupoch (napríklad kvalitatívna a kvantitatívna charakteristika znečisťujúcich látok, spôsob ich zachytávania a zdroje znečistenia ovzdušia a vôd; zdroje odpadov, ich druhy, množstvo a nakladanie s nimi; iné znečistenie a rušivé výstupy) vo všetkých relevantných fázach	10
Nulový variant	10
Variant 1	18
6.1. Údaje o vstupoch	34
6.1.1. Záber pôdy	34
6.1.2. Zdroje a spotreba vody	36
6.1.3. Surovinové zabezpečenie	38
6.1.4. Energetické zdroje	40
6.1.5. Dopravné riešenie	41
6.1.6. Nároky na pracovné sily	42
6.1.7. Významné terénne úpravy a zásahy do krajiny	43
6.2. Údaje o výstupoch	43
6.2.1. Ovzdušie	43
6.2.2. Vody	46
6.2.3. Odpady	47
6.2.4. Hluk a vibrácie	54
6.2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia	57
6.2.6. Teplo, zápach a iné výstupy	57
6.2.7. Vyvolané investície	57
7. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny a zoznam všetkých rozhodnutí, ktoré sú potrebné pre vydanie povolenia alebo jeho zmeny, známych v čase prípravy dokumentácie	57
8. Informácia, či navrhovanej činnosti alebo jej zmene predchádzalo niektoré z konaní podľa tohto zákona, ktoré s ním priamo súviselo; ak áno, uvedie sa číslo a dátum výsledku konania	57
9. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti alebo jej zmeny	58
10. Subjekty konania	58
Dotknutá obec	58
Dotknutý samosprávny kraj	59
Dotknuté orgány	59
Povoľujúci orgán	60
Rezortný orgán	60
C. STRUČNÝ OPIS VHODNÝCH VARIANTOV PRESKÚMANÝCH NAVRHOVATEĽOM, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ K NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE podľa § 22 ods. 2 A JEJ ŠPECIFICKÝM VLASTNOSTIAM A UVEDENIE HLAVNÝCH DÔVODOV VÝBERU ZVOLENÉHO VARIANTU S	

PRIHLIADNUTÍM NA VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE (napríklad so zreteľom na projektové riešenie, technológiu, umiestnenie, veľkosť a rozsah navrhovanej činnosti alebo jej zmeny)	61
D. OPIS PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHovANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY NA ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE TÝCH, KTORÉ NIE SÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ, A TÝCH, KTORÉ PRESAHUJÚ ŠTÁTNE HRANICE, A VYHODNOTENIE ICH VÝZNAMNOSTI	64
1. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf.....	64
2. Vplyvy na povrchové a podzemné vody	65
3. Vplyvy na ovzdušie a klímu	68
4. Vplyvy na pôdu	70
5. Vplyvy na hluk	71
6. Vplyv na archeologické náleziská.....	72
6. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	73
7. Vplyvy na krajinu	79
8. Vplyv na obyvateľstvo	80
9. Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia [napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti]	87
10. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti	88
11. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice	90
E. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA INFORMÁCIE O NAVRHovANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE, MENO, PRIEZVISKO A PODPIS (PEČIATKA) SPRACOVATEĽA INFORMÁCIE O NAVRHovANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE	91
F. MENO, PRIEZVISKO A PODPIS (PEČIATKA) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHovATEĽA	91
G. PRÍLOHY	92
1. Prehlásenie o spracovaní osobných údajov.....	92
2. Dokumentácia k navrhovanej činnosti alebo jej zmene.....	92
3. Mapy, fotografie, tabuľky, grafy.....	92
Iné relevantné prílohy (napr. vyjadrenia a stanoviská vyžiadané pred vypracovaním informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene).	92

ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK

EÚ	Európska Únia
LP	lesný pozemok
MÚK	mimoúrovňová križovatka
MZ SR	Ministerstvo zdravotníctva SR
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia SR
NBc	nadregionálne biocentrum
NBk	nadregionálny biocentrum
NDV	nelesná drevinová vegetácia
NEL	nepolárne extrahovateľné látky
ORL	odlučovač ropných látok
PHS	protihluková stena
RBc	regionálne biocentrum
RBk	regionálny biokoridor
RÚSES	regionálny územný systém ekologickej stability
CHVÚ	chránené vtáčie územie
ÚEV	územie európskeho významu
SSÚD	stredisko správy a údržby diaľnice
TEN-T	transeurópska dopravná sieť
TEM	transeurópska magistrála
TZL	tuhé znečisťujúce látky
ÚSES	územný systém ekologickej stability
VOC	prchavá organická zlúčenina (volatile organic compound)

A. NAVRHOVATEĽ

1. NÁZOV (OBCHODNÉ MENO), IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO, ŠTATISTICKÁ KLASIFIKÁCIA EKONOMICKEJ ČINNOSTI SK NACE, SÍDLO NAVRHOVATEĽA.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
IČO: 35 919 001
52210 Vedľajšie činnosti v pozemnej doprave
podľa účtovnej závierky a Štatistického úradu SR
Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

2. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A E-MAIL OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.

Mgr. Tomáš Mateička
riaditeľ úseku prípravy

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava
Tel: +421 (2) 5831 1111

3. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A E-MAIL KONTAKTNEJ OSOBY, OD KTOREJ MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE.

Za navrhovateľa
Mgr. Miriama Pádejová
špecialista environmentálnych činností

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava
Tel: +421 (2) 5831 1254
e-mail: miriama.padejova@ndsas.sk

Ing. Simona Bullová
Poverená vedením oddelenia špecializovaných environmentálnych procesov

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava
Tel: +421 (2) 5831 1131
e-mail: simona.bullova@ndsas.sk

Za spracovateľa
ARPEnviro s.r.o.
Ing. Alena Popovičová, PhD., LL.M.
Padáň 3176
929 01 Padáň
Tel: +421 905 917 352
e-mail: info@arpenviro.sk

B. NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ ALEBO JEJ ZMENA

1. NÁZOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY.

Diaľnica D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA

2. PREDMET, ÚČEL A ROZSAH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY (V JEDNOTKÁCH PODĽA PRÍLOHY Č. 8).

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie diaľničného úseku „Diaľnica D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA“, ktoré zabezpečí kvalitné a rýchle prepojenie východnej časti Slovenska v smere západ - východ, s dôrazom na zlepšenie dopravnej situácie a zmiernenie negatívnych vplyvov dopravy na obyvateľstvo a životné prostredie. Vybudovaním cestného ťahu sa vytvoria predpoklady pre ekonomický rozvoj územia a prijateľné prostredie pre obyvateľov dotknutých obcí, ktorí sú zaťažení negatívnymi účinkami z hluku, exhalátov a vibrácií z cesty I. triedy vedúcej prietahom.

Slovenskej republike ako členskému štátu Európskej únie vyplývajú povinnosti v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry zaradenej do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Vzhľadom na to, že ide o úsek, ktorý je súčasťou cestného dopravného koridoru zaradeného do základnej siete TEN-T podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, je nevyhnutné vykonať realizáciu nového úseku cesty v požadovaných technických a kvalitatívnych parametroch.

Vláda Slovenskej republiky uznesením č. 691 z 13. novembra 2024 schválila návrh na určenie investičného projektu „D1 Bidovce – štátna hranica Slovenská republika/Ukrajina“, pripravovaného investorom – Národná diaľničná spoločnosť, a. s. za strategickú investíciu podľa zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Následne bolo pre navrhovanú činnosť vydané osvedčenie o strategickej investícii pod č. 28550/2024/SSD/94855-M zo dňa 20.11.2024. Strategická investícia je definovaná ako líniová diaľničná stavba s názvom „D1 Bidovce – štátna hranica Slovenská republika/Ukrajina“. Diaľničný úsek je navrhnutý ako štvorpruhová, smerovo rozdelená cestná komunikácia kategórie D 26,5/120 s celkovou dĺžkou 72,02 km. Zahŕňa celkovo 7 mimoúrovňových križovatiek (Bidovce, Dargov, Parchovany, Michalovce, Biela hore, Zalužice, Sobrance), dve odpočívadlá (Michalovce, Vyšné Nemecké), protihlukové steny s celkovou dĺžkou 24,8 km, mostné objekty s celkovou plochou 159 437 m².

Navrhovaný variant bol vybraný na základe vypracovanej Multimodálnej štúdie realizovateľnosti Bidovce – štátna hranica SK/UA (I/19 Bidovce-Vyšné Nemecké) (ďalej len „multimodálna štúdia realizovateľnosti“) vypracovaná spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s.

z 06/2024, ktorej cieľom bolo preskúmanie atraktivity diaľnice D1 pre severovýchodnú časť Slovenska a predovšetkým pre dopravu na cestách I/79 od mesta Vranov nad Topľou a I/18 od mesta Humenné a Snina. Trasovaním diaľnice severne od mesta Michalovce sa výraznejšie priblíži diaľnica k uvedeným sídlam s celkovým počtom obyvateľov cca 66,7 tis. obyvateľov. Zároveň je diaľnica trasovaná zo severnej strany nad mestom Michalovce a križuje aj cestu II/582 smerom na Zemplínsku šíravu. Situovanie diaľnice zo severnej strany mesta Michalovce s krížením ciest I/18, I/19 a II/582 v tesnej blízkosti mesta Michalovce by malo zabezpečiť lepšie prerozdelenie dopravy. Tento variant zároveň zabezpečí napojenie mesta Sobrance na navrhovanú diaľnicu čím by sa mala opäť zvýšiť atraktivita diaľnice a tým jej celkové dopravné zaťaženie.

Výstavba diaľnice Diaľnica D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA je v celoštátnom záujme a v súlade s národnými dokumentmi.

3. ZARADENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY PODĽA PRÍLOHY Č. 8 (VŠETKY RELEVANTNÉ KATEGÓRIE) A JEJ CHARAKTERISTIKA (NOVÁ ČINNOSŤ, ZMENA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI, UKONČENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A PODOBNE).

Podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“) a jeho prílohy č. 8 môžeme navrhovanú činnosť zaradiť nasledovne:

- časť 12. Doprava, položka č. 1 – Diaľnice – časť A - povinné hodnotenie

Z uvedeného vyplýva, že navrhovateľ (investor) je povinný spracovať zámer pre potreby povinného hodnotenia. Príslušný orgán pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na životné prostredie bude MŽP SR.

Tabuľka 1 Základné parametre pre posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z.

12. Doprava	Prahové hodnoty	
	časť A (povinné hodnotenie)	časť B (zistovacie konanie)
Položka 12.	Diaľnice	

4. ZARADENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY PODĽA INÝCH OSOBITNÝCH PREDPISOV, AK JE TO RELEVANTNÉ.

Zaradenie pre navrhovanú činnosť podľa zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je pre navrhovanú činnosť nerelevantné.

5. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY (KRAJ, OKRES, OBEC, KATASTRÁLNE ÚZEMIE, PARCELNÉ ČÍSLO), MAPA UMIESTNENIA A SITUÁCIA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE A CHRÁNENÝM ÚZEMIAM PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV (AK JE TO RELEVANTNÉ) A SÚLAD S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU.

Umiestnenie navrhovanej činnosti je v Košickom samosprávnom kraji, okresoch Košice – okolie, Trebišov, Michalovce a Sobrance. V katastrálnych územiach obcí: Svinica, Ďurkov, Košický Klečenov, Dargov, Bačkov, Višňov, Parchovany, Božčice, Sečovce, Dvorianky, Tušice, Moravany, Rakovec nad Ondavou, Suché, Petrovce nad Laborcom, Topoľany, Stráňany, Vinné, Zalužice, Hažín, Závadka, Veľké Revišťa, Nižná Rybnica, Ostrov, Sejkov, Orechová, Jenkovce, Nižné Nemecké, Vyšné Nemecké. Situácia umiestnenia navrhovanej činnosti tvorí samostatnú Prílohu č. 1.

Územie navrhovanej činnosti bolo bližšie špecifikované v prílohe osvedčenia o strategickej investícii pod č. 28550/2024/SSD/94855-M zo dňa 20.11.2024 (ďalej len „osvedčenie o strategickej investícii“) zobrazené na kópiách z katastrálnych máp. Toto osvedčenie o strategickej investícii tvorí Prílohu č. 2 tohto dokumentu.

Ochranné pásma na predmetnom území alebo v jeho bezprostrednej blízkosti

Na ploche budúcej výstavby a v jeho bezprostrednej blízkosti sa nachádzajú existujúce inžinierske siete, ktorých ochranné pásma je potrebné rešpektovať, respektíve budú dotknuté križovaním novými inžinierskymi sieťami. Jedná sa o tieto siete a ich ochranné pásma:

- Navrhovaná činnosť prechádza cez územie kde boli vyhlásené **chránené vtáčie územia**, z čoho vyplývajú isté obmedzenia pre vykonávanie niektorých činností s negatívnym vplyvom na biotopy druhov vtákov európskeho významu na základe vyhlášky MŽP SR č. 22/2008 Z. z., ktorou sa vyhlasuje **Chránené vtáčie územie Košická kotlina**, ďalej na základe vyhlášky MŽP SR č. 193/2010 Z. z., ktorou sa vyhlasuje **Chránené vtáčie územie Slanské vrchy** a vyhlášky MŽP SR č. 19/2008 Z. z., ktorou sa vyhlasuje **Chránené vtáčie územie Ondavská rovina**;
- V záujmovom území sa nachádza niekoľko vzdušných VN vedení 22 kV, ktoré majú svoje **ochranné pásma 2 x 10 m**. V prípade výstavby sa predpokladá ich prekládka;
- Z údajov z archeologického prieskumu boli identifikované miesta, ktoré sú označené ako „**významná archeologická lokalita**“ – v rámci celej trasy navrhovanej činnosti;
- Navrhovaná činnosť bude križovať a upravovať niektoré vodné toky a križovať vodohospodársky významných tokov a vodárenských vodných tokov, ktoré sú bližšie špecifikované v rámci dokumentu;
 - V území budú výstavbou dotknuté aj iné preložky podzemných a nadzemných inžinierskych sietí jednotlivých prvkov infraštruktúry.

Súlad s územnoplánovacou dokumentáciou

Predmetný úsek diaľnice D1 je súčasťou európskych dopravných koridorov TEM alebo TEN-T, je súčasťou medzinárodných ciest E58 a je v súlade s koncepciou územného rozvoja SR, s územným plánom VÚC Košického samosprávneho kraja.

Navrhované úseky diaľnic a rýchlostných ciest sú v súlade s „Programom rozvoja diaľničnej siete Slovenskej republiky“, ako aj v súlade s uznesením vlády SR č. 523 z 26.03.2003 k aktualizácii projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na území Slovenskej republiky.

6. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO, TECHNOLOGICKÉHO A STAVEBNÉHO RIEŠENIA CELEJ NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY VRÁTANE ÚDAJOV O VSTUPOCH (NAPRÍKLAD ZÁBER PÔDY A LESNÝCH POZEMKOV; PREDPOKLADANÝ POČET DREVÍN NA VÝRUB A POČET DREVÍN URČENÝCH NA ZACHOVANIE, SUROVINOVÉ, MATERIÁLOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE; NÁROKY NA DOPRAVU A INÚ INFRAŠTRUKTÚRU; NÁROKY NA PRACOVNÉ SILY, ODHADOVANÝ POČET DREVÍN NA VÝRUB A POČET DREVÍN URČENÝCH NA ZACHOVANIE) A ÚDAJOV O VÝSTUPOCH (NAPRÍKLAD KVALITATÍVNA A KVANTITATÍVNA CHARAKTERISTIKA ZNEČISŤUJÚCICH LÁTOK, SPÔSOB ICH ZACHYTÁVANIA A ZDROJE ZNEČISTENIA OVZDUŠIA A VÔD; ZDROJE ODPADOV, ICH DRUHY, MNOŽSTVO A NAKLADANIE S NIMI; INÉ ZNEČISTENIE A RUŠIVÉ VÝSTUPY) VO VŠETKÝCH RELEVANTNÝCH FÁZACH.

V rámci vypracovania Informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene sú vyhodnocované vplyvy na životné prostredie výhradne pre jeden variant trasy Diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA (variant G na základe multimodálnej štúdie realizovateľnosti), nakoľko predmetná stavba bola zaradená medzi projekty strategickej investície pod č. 28550/2024/SSD/94855-M zo dňa 20.11.2024 v súlade s rozhodnutím vlády Slovenskej republiky a na základe zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vzhľadom na štatút strategickej investície bol v predchádzajúcich stupňoch projektovej prípravy vybraný optimálny variant. Z uvedeného dôvodu sa v ďalšom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) nepredpokladá porovnávanie viacerých variantov (okrem nulového), ale posudzujú sa výhradne vplyvy variantu G, ktorý bol schválený ako jediný realizovateľný v súlade s cieľmi verejného záujmu, dopravnej stratégie Slovenskej republiky a záväzkov vyplývajúcich z členstva SR v Európskej únii (hlavne v súvislosti s budovaním transeurópskej dopravnej siete TEN-T).

NULOVÝ VARIANT

Nulový stav t. j. stav bez realizácie nastane vtedy, ak nedôjde k príprave a výstavbe úseku diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA. V takom prípade súčasná cestná sieť môže plniť iba funkciu zabezpečenia dopravného prepojenia sídiel a regiónu, nemôže byť súčasťou nadradenej cestnej infraštruktúry. V koridore Bidovce – štátna hranica SK/UA prechádza

cesta I/19, pričom sieť ciest I. triedy regiónu je doplnená cestami I/76 v smere sever-juh a I/18 zo severozápadu napojená v meste Michalovce na cestu I/19.

Súčasný stav dotknutej lokality:

Chránené územia

V sledovanom území v okolí navrhovanej trasy sa nachádza niekoľko chránených území vyhlásených ako národná prírodná rezervácia (ďalej len „NPR“), prírodná rezervácia (ďalej len „PR“), alebo chránený areál (ďalej len „CHA“). Na území Slanských vrchov sa nachádza severne od priamo dotknutého územia NPR Bačkovská dolina (v k. ú. Dargov) a južne od priamo dotknutého územia PR Krčmárka s vyčleneným ochranným pásmom OP PR Krčmárka (v k. ú. Slanské Nové Mesto). Na území Východoslovenská rovina sa z chránených území nachádzajú NPR Senianske rybníky s vyčleneným ochranným pásmom OP NPR Senianske rybníky (v k. ú. Iňačovce a Blatná Polianka), PR Bisce (v k. ú. Horovce a Vojčice), PR Olchov (v k. ú. Ložín), PR Slavkovské slanisko (v k. ú. Slavkovce), CHA Stretavka (v k. ú. Stretavka a Drahňov) a CHA Zemplínska šírava (v k. ú. Hnojné, Jovsa, Kusín) s vyčleneným ochranným pásmom OP CHA Zemplínska šírava (v k. ú. Hnojné, Jovsa, Kaluža, Klokočov, Kusín, Lúčky, Stráňany, Vinné a Zalužice). V severnej časti územia spadajúceho do okresu Sobrance sa ešte nachádza chránená krajinná oblasť – CHKO Vihorlat. Na území pohoria Vihorlat a priľahlej časti Východoslovenskej pahorkatiny sa nachádza pomerne veľké množstvo ďalších chránených území, ktoré sú však situované vo väčšej vzdialenosti od priamo dotknutého územia. V okolí posudzovanej oblasti sa nachádza aj významná Ramsarská lokalita Senné – rybníky. V rámci dotknutej lokality sa nachádzajú aj územia európskeho významu (ÚEV) a chránené vtáčie územia (CHVÚ).

V sledovanom území sa nachádzajú nasledovné územia Natura 2000:

Územia európskeho významu (ÚEV):

- SKUEV0020 Bisce
- SKUEV0843 Dolný tok Ondavy
- SKUEV0208 Senianske rybníky
- SKUEV0844 Dolný tok Laborca
- SKUEV0235 Stretavka
- SKUEV0845 Bačkovská dolina
- SKUEV0841 Dolný tok Tople
- SKUEV0847 Pozdišovský chrbát
- SKUEV4013 Dolný tok Okny
- SKUEV4002 Za Kolibabovcami

Chránené vtáčie územia (CHVÚ):

- SKCHVU009 Košická kotlina
- SKCHVU024 Senianske rybníky
- SKCHVU035 Vihorlatské vrchy
- SKCHVU037 Ondavská rovina

➤ SKCHVU025 Slanské vrchy

Navrhovaná trasa diaľnice D1 sa spravidla vyhýba plochám ÚEV a ich vplyvy budú prevažne len nepriame. Variant vedený v severnej časti sledovaného územia sa však okrajovo dotýka SKUEV0841 Dolný tok Tople a SKUEV0847 Pozdišovský chrbát.

Navrhovaná trasa diaľnice D1 však priamo zasahuje do CHVÚ, kde bude ich predmet ochrany ovplyvnený priamo a aj nepriamo. Variant priamo zasahuje do SKCHVU025 Slanské vrchy a takisto aj do SKCHVU037 Ondavská rovina. Územiu SKCHVU024 Senianske rybníky a aj SKCHVU035 Vihorlatské vrchy sa navrhovaný variant vyhýba. Zásahy do CHVÚ, lokalizácia trás diaľnice k blízkosti hraníc CHVÚ alebo aj samotné umiestnenie trás diaľnice medzi jednotlivými CHVÚ má veľký význam z hľadiska vplyvov na migrujúce druhy vtákov, ktoré územím prelietajú v čase jarých a jesenných migrácií alebo území prelietavajú – prelietavanie medzi jednotlivými CHVÚ – pri hľadaní potravy alebo vyhľadávaní hniezdísk.

V sledovanom území navrhovanej činnosti diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA (I/19 Bidovce – Vyšné Nemecké) sa vyskytuje viacero typov biotopov. Vyskytujú sa tu vodné biotopy, bylinné a drevinové brehovité porasty a lužné lesy, travinno-bylinné biotopy lúk, pasienkov, mokradí alebo suchých a teplých stanovišť, krovinné biotopy, lesné biotopy, skalné a sutinové biotopy, biotopy ruderalnej a segetálnej vegetácie a mnohé ďalšie biotopy, ktoré nie sú charakterizované v zmysle Katalógu biotopov Slovenska (Šuvada R. (ed.), 2023: Katalóg biotopov Slovenska. Druhé, rozšírené vydanie. — Štátna ochrana prírody SR, Banská Bystrica)

Za najvýznamnejšie biotopy sledovaného územia možno považovať biotopy európskeho významu, ktoré sú aj predmetom ochrany v okolitých ÚEV:

- SI1 Vnútrozemské slanské a slané lúky (prioritný biotop 1340*)
- PI4 Pionierske spoločenstvá plytkých silikátových pôd (8230)
- VO1 Oligotrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou tried *Littorelletea uniflorae* a/alebo *Isoeto-Nanojuncetea* (3130)
- VO2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* (3150)
- VO4 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion* (3260)
- BR5 Rieky s bahnatými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodion rubri* p.p. a *Bidentition* p.p. (3270)
- LK1 Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)
- LK8 Aluviálne lúky zväzu *Cnidion venosi* (6440)
- LS1.1 Vrbovo-topoľové lužné lesy (prioritný biotop 91E0*)
- LS1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy (91F0)
- LS1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (prioritný biotop 91E0*)
- LS1.4 Horské jelšové lužné lesy (prioritný biotop 91E0*)
- LS2.2 Dubovo-hrabové lesy panónske (prioritný biotop 91G0*)
- LS3.2 Teplomilné ponticko-panónske dubové lesy na spraši a piesku (prioritný biotop 91I0*)
- LS3.3 Dubové nátržníkové lesy (prioritný biotop 91I0*)

- Ls4 Lipovo-javorové sutinové lesy (prioritný biotop 9180*)
- Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy (9130)
- Ls5.2 Kyslomilné bukové lesy (9110)

a aj niektoré ďalšie biotopy národného významu ako:

- Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské
- Ls3.5.1 Sucho a kyslomilné dubové lesy

Cestná doprava

Cesta I/19:

Celková dĺžka cesty I/19 z okružnej križovatky pri obci Bidovce po štátnu hranicu SK/UA je 74,6 km. Cesta prechádza cez obce Svinica, Košický Klečenov, Dargov, Hriadky, Horovce, Trhovište, Pozdišovce, Lúčky, Závadka Nižná Rybnica, Tibava, Orechová, Krčava a prechádza cez mestá Sečovce, Michalovce (vrátane častí Močarany a Zalužice) a Sobrance. Celková dĺžka zastavaného územia, cez ktoré prechádza cesta I/19 je 30,35 km čo je 40,7 % z celkovej dĺžky trasy čo so sebou prináša všetky predovšetkým negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie v obciach a mestách.



Obrázok 1 Cesta I/19

Z pohľadu ochrany pred hlukom na celom úseku nie sú žiadne opatrenia na zníženie hlukovej záťaže od cestnej dopravy, cesta je väčšinou obojstranne zastavaná s priamym prístupom nehnuteľností z cesty I/19. priemerná vzdialenosť medzi obcami t. j. priemerná dĺžka extravilánového úseku cesty I/19 je 2,46 km pričom maximálna dĺžka extravilánového úseku 6 km je medzi Košickým Klečenovom a obcou Dargov t. j. cesta cez horský priesmyk Dargov. **Hustota zastavaného územia a predovšetkým počet obcí neumožňuje efektívne budovania napr. obchvatov obcí, pretože uvedená vzdialenosť extravilánových úsekov neumožní ich využívanie.** Toto je jedným z faktorov potreby prípravy a výstavby diaľnice D1 ako nadradenej cestnej infraštruktúry, ktorej o. i. hlavnou úlohou je prevedenie tranzitnej ale aj vnútroregionálnej dopravy na diaľnicu a tým odľahčiť existujúcu cestu I/19.

Tabuľka 2 Posúdenie kapacity intravilánových úsekov cesty I/19

Posúdenie súčasný stav - Intravilány				
číslo	mesto	Smer od	smer do	RK
1	Svinica	celý intravilán		-269
2	Košický Klečenov	celý intravilán		-243
3	Dargov	celý intravilán		-256
4	Sečovce	Začiatok intravilánu	III/3653	-16
5	Sečovce	III/3653	Koniec Intravilánu	-1
6	Horovce	III/3737	most	-128
7	Trhovište	Začiatok intravilánu	II/554	-42
8	Pozdišovce	III/3738	Koniec Intravilánu	-126
9	Močarany	celý intravilán		-293
10	Michalovce	Začiatok intravilánu	VOK	-497
11	Michalovce	VOK	VOK	217
12	Michalovce	VOK	Vrbovec	-77
13	Zalužice	celý intravilán		131
14	Lúčky	celý intravilán		82
15	Závadka	celý intravilán		156
16	Sobrance	Začiatok intravilánu	II/582	299
17	Sobrance	III/3754	Koniec Intravilánu	326
18	Tibava	Začiatok intravilánu	II/566	286
19	Tibava	III/3801	Koniec Intravilánu	573
20	Orechová	celý intravilán		564
21	Krčava	celý intravilán		533

Legenda:

RK = rezerva kapacity

VOK = vonkajšia okružná križovatka

Z posúdenia kapacity existujúcej cesty I/19 v intravilánových úsekoch vyplýva, že na úseku Bidovce – Michalovce je v súčasnosti prekročená kapacita cesty I/19 čo so sebou prináša nepriaznivé účinky predovšetkým v mieste napojení a neriadených križovatiek, kde dochádza k neúmernému časovému zdržaniu pri výjazde na hlavnú cestu I/19 alebo prejazde križom cez cestu. Tabuľka č. 2 znázorňuje posúdenie rezervy kapacity úsekov cesty I/19, pričom ide tento ukazovateľ vyhodnocuje rozdiel medzi kapacitou úseku cesty a skutočnou intenzitou dopravy v danom úseku. Tento ukazovateľ hodnotí, či daný úsek ešte zvláda aktuálne dopravné zaťaženie, alebo je už preťažený. Z uvedeného vyplýva, že z pohľadu objemu dopravy a kapacity cesty je potrebné prioritne riešiť uvedený úsek Bidovce – Michalovce.

Vysoká intenzita dopravy sa prejavuje najmä v úseku Michalovce-Močarany, kde spolu s obslužnou dopravou dochádza počas poobedňajšej dopravnej špičky k tvorbe kolón s časovým zdržaním do 15 min.

Cesta I/18

Cesta I/18 je významná cesta I. triedy na Slovensku, ktorá tvorí jeden z hlavných ťahov východ – západ s celkovou dĺžkou 338 kilometrov. Spája Trenčín s Vranovom nad Topľou a prechádza cez dôležité mestá ako Žilina, Ružomberok, Poprad, Prešov či Košice (v niektorých úsekoch je nahradená diaľnicou D1). Je dôležitou dopravnou tepnou pre osobnú aj nákladnú dopravu a historicky patrí k najvyťaženejším cestám v krajine.



Obrázok 2 Cesta I/18

Cesta I/79

Je cesta I. triedy na Slovensku v Košickom kraji, ktorá spája Vranov nad Topľou na križovatke s I/18, a obec Čierna pri štátnej hranici s Ukrajinou. Jej celková dĺžka je 90 km. Vnútorný obchvat Trebišova dĺžky 5,5 km. Cesta I. triedy 79A začína na križovatke s I/79 severne od obce Slovenské Nové Mesto a končí na štátnej hranici s Maďarskom. Jej celková dĺžka je 376 metrov. Tvorí teda spojenie I/79 a štátnej cesty 37 v Maďarsku.



Obrázok 3 Cesta I/79

Cesta II/576

Je cesta II. triedy na Slovensku v okresoch Vranov nad Topľou a Košice-okolie. Jej dĺžka je 41,845 km. Komunikácia začína vo Vranove nad Topľou na križovatke s cestou I/79 a vedie juhovýchodným smerom obcami Vechec a Banské do Herlianskeho sedla, ktorým prekonáva hrebeň Slanských vrchov. V okrese Košice-okolie prechádza cez Herľany, Bidovce (križuje I/19), Ďurkov, Ruskov a Blažice do Bohdanoviec, kde končí na križovatke s II/552.

Cesta II/554

Cesta II. je cesta II. triedy v okresoch Michalovce, Vranov nad Topľou, Humenné, Medzilaborce a Stropkov. Jej dĺžka je 88,556 km. Komunikácia začína v Oboríne na križovatke s cestou II/552 a vedie severným smerom obcami Malčice, Markovce, Kačanov, Falkušovce, Bracovce, Ložín a Bánovce nad Ondavou do Trhovišťa, kde križuje I/19. V okrese Humenné pokračuje cez Košarovce, Nižnú Sitnicu, Pakostov a Ruskú Kajňu. Na území okresu Medzilaborce prechádza obcami Oľka a Repejov a v okrese Stropkov Varechovce a Havaj, kde cesta končí križovatkou s II/575.

Cesta II/582

Cesta II. triedy na Slovensku v okresoch Michalovce a Sobrance. Jej dĺžka je 32,645 km. Začína na križovatke s cestou I/18 v Michalovciach a vedie mestskou časťou Stráňany k Zemplínskej šírave, ktorú komunikácia obchádza zo

severu. Pokračuje južným okrajom obce Vinné k obci Kaluža, kde končí 4-pruhové usporiadanie. Popri severnom okraji vodnej nádrže ďalej prechádza cez Klokočov, Kusín, Jovsu a Porubu pod Vihorlatom. V okrese Sobrance cesta pokračuje cez Jasenov a Ruskovce do Sobraniec, kde končí križovatkou s cestou I/19.

Cesta II/566

Cesta v okresoch Sobrance a Snina. Dĺžka vybudovaného úseku je 34,708 km. Komunikácia začína v Tibave v okrese Sobrance na križovatke s cestou I/19 a vedie cez Choňkovce, Podhorod' a Ruský Hrabovec. V okrese Snina pokračuje cez obce Dúbrava, Ubľa (peáž s I/74) a Ruská Volová, kde cesta končí. Nevybudovaný úsek pokračuje po Ulič.

Cesta II/555

Cesta II. triedy na Slovensku v okresoch Michalovce a Trebišov. Jej dĺžka je 43,001 km. Komunikácia začína v Michalovciach na križovatke s cestou I/19 a vedie obcami Zemplínska Široká, Palín, Stretava, Pavlovce nad Uhom, Veľké Kapušany (peáž s II/552). V okrese Trebišov pokračuje cez Latoricu k mestu Kráľovský Chlmec, kde cesta končí križovatkou s I/79.

Medzinárodné cesty a medzinárodné koridory:

Cez SR prechádza 7 TEM trás, pôvodne boli navrhnuté na základe medzinárodných cestných ťahov „E“. Košickým krajom prechádza:

- TEM 4: križovatka s I/11, I/18 Žilina – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice Michalovce – Sobrance – št. hranica SK/U, hranica priechod Vyšné Nemecké, okres Sobrance
- E50 – št. hranica CZ/SK, hr. priechod Drietoma, okres Trenčín – Žilina – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – št. hranica SK/U, hr. priechod Vyšné Nemecké, okres Sobrance
 - E58 – št. hranica A/SK, hraničný priechod Bratislava Petržalka – Bratislava – Trnava – Nitra – Zvolen Lučenec – Rožňava – Košice – Michalovce – št. hranica SK/U, hr. priechod Vyšné Nemecké, okres Sobrance,

Železničná doprava

V priamom koridore posudzovaného úseku sa **nenachádza žiadna súbežná železničná trať**. V širšom území však existuje niekoľko významných železničných tratí:

Železničná trať č. 190 (Košice – Čierna nad Tisou)

- Elektrifikovaná dvojkoľajná trať
- Súčasť V. európskeho dopravného koridoru
- Spája Košice s hraničným priechodom Čierna nad Tisou

- Patrí medzi najdôležitejšie železničné spojenia v regióne

Železničná trať č. 191 (Michaľany – Łupków)

- Elektrifikovaná trať
- Spája Michaľany (pri Trebišove) cez Humenné s poľským Łupkowom
- Má význam najmä pre cezhraničné spojenia so severovýchodným Poľskom

Železničná trať č. 192 (Trebišov – Vranov nad Topľou)

- Jednokoľajná trať s dĺžkou cca 32 km
- Spája Trebišov cez Michalovce s Vranovom nad Topľou
- V súčasnosti bez osobnej dopravy
- V rámci projektov KSK sa uvažuje o **obnovení osobnej dopravy** v cca **hodinovom** **takte** počas dopravnej špičky

Širokorozchodná trať Užhorod – Haniska pri Košiciach

- Jednokoľajná elektrifikovaná trať so šírkou rozchodu 1 520 mm
- Slúži predovšetkým na prepravu železnej rudy do VSŽ (dnešný U. S. Steel Košice)
- Na Slovensko vstupuje cez **Maťovce**, pokračuje cez **Trebišov**, **Kalšu**, **Barcu** až do **Hanisky pri Košiciach**, kde sa nachádza depo
- Trať bola elektrifikovaná v roku **1978**, používa **trakčné napätie 3 kV**
- Dĺžka trate: 87,195 kilometra, bola budovaná podľa sovietskych noriem.
- Maximálna rýchlosť je: Užhorod – Maťovce 50 km/h, Maťovce – Haniska 60 km/h.
- Na trati premávajú vlaky celkovej hmotnosti až 4 200 ton
- Obsahuje viaceré výhybne: Vojany, Budkovce, Trebišov, Slivník, Slančík, Hornád

Tabuľka 3 Počet prepravených cestujúcich ZSSK na tratiach ŽSR

				počet cestujúcich - osoby					prepravný výkon – osobným vlakom					
požadovaný úsek	Číslo trate	Traťový segment	km	2019	2020		2021	2022	1.-3.2023	2019	2020	2021	2022	1.-3.2023
trať 190 Košice - Trebišov	1903	Košice - Trebišov	53	2 244 674	1 228 221		1 134 674	1 812 943	450 286	76 456 775	40 973 769	37 625 407	63 251 581	16 161 175
trať 190 Košice - Slovenské Nové Mesto - ČNT	1904	Košice - Čierna nad Tisou	95	2 375 628	1 309 645		1 210 714	1 913 535	472 561	77 593 123	42 637 843	40 193 341	64 013 625	15 938 340
trať 190 Košice - Michalovce	1903	Košice - Trebišov	53	2 244 674	1 228 221		1 134 674	1 812 943	450 286	76 456 775	40 973 769	37 625 407	63 251 581	16 161 175
	191	Trebišov - Bánovce nad Ondavou	11	897 213	475 287		427 881	759 973	195 759	9 848 586	5 212 350	4 691 555	8 336 988	2 147 123
	191	Bánovce nad Ondavou Strážske	24	996 462	535 894		488 500	847 198	216 378	17 146 089	9 127 663	8 222 053	13 967 482	3 675 230
trať 191 Košice - Humenné	1912	Košice - Humenné	97	2 732 030	1 532 963		1 423 988	2 220 712	555 324	110 676 258	59 270 786	54 120 936	91 175 033	23 498 130
trať 192 Trebišov - Vranov nad Topľou	192	Vranov nad Topľou - Strážske	15	272 350	149 164		142 197	209 683	56 667	3 698 824	1 971 116	1 849 872	2 739 580	754 926
		Bánovce nad Ondavou Strážske	24	996 462	535 894		488 500	847 198	216 378	17 146 089	9 127 663	8 222 053	13 967 482	3 675 230
		Trebišov - Bánovce nad Ondavou	11	897 213	475 287		427 881	759 973	195 759	9 848 586	5 212 350	4 691 555	8 336 988	2 147 123

trať 191 Michalovce - Strážske	191	Bánovce nad Ondavou Strážske	24	996 462	535 894		488 500	847 198	216 378	17 146 089	9 127 663	8 222 053	13 967 482	3 675 230
-----------------------------------	-----	---------------------------------	----	---------	---------	--	---------	---------	---------	------------	-----------	-----------	------------	-----------

Letecká doprava

V riešenom území a jeho širšom okolí sa nachádza niekoľko letísk:

V riešenom území sa nenachádza žiadne letisko, ale v a jeho blízkom okolí sa nachádza niekoľko letísk:

Medzinárodné letisko Košice - Kosice International Airport (KSC):

Je druhé najväčšie letisko na Slovensku. Nachádza sa v mestskej časti Barca 6 km južne od centra mesta v nadmorskej výške 230 m n. m. Rozloha letiska je 3,5 km² a celková plocha terminálu je 4 456 m², z toho viac ako 3 500 m² je vyhradených pre pasažierov. Najväčšími lietadlami schopnými pristáť na letisku sú Boeing 767 a Airbus A300. Kapacita letiska je 700 000 osôb ročne, resp. tisíc osôb za hodinu.

Počet prepravených cestujúcich znázorňuje tabuľka nižšie.

Tabuľka 4 Počet cestujúcich prepravovaných Letiskom Košice

Rok	2004	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet pasažierov	231 410	266 858	266 143	235 754	237 165	356 750	410 449	436 696	496 708	542 026	558 064	973 621	1 687 742
Zmena		-24,3%	-0,3%	-11,4%	+0,6%	+50,4%	15%	+6,4%	+13,7%	+9,12%	+3%	-82,5%	+73,3%

Okolité letiská v širšom území navrhovanej činnosti:

Letisko Hatalov: Letisko, ktoré sa využíva najmä na púšťanie modelov lietadiel;

Letisko Kačanov: Letisko využívané na núdzové pristátie alebo na poľnohospodárske účely;

Letisko Senné: Agroletisko využívané na agrochemické a poľnohospodárske účely, núdzové pristátie;

Letisko Parchovany; Letisko Sady; Letisko Jasenov: Letiská využívané najmä na núdzové pristátie, poľnohospodárske a hospodárske práce.

Vodná doprava

V území sa nachádzajú rieky Laborec a Ondava. Rieky v tomto území nie sú splavné pre lodnú dopravu, ale využívajú sa na rôzne športové aktivity. V území sa nachádza rekreačná oblasť Zemplínska šírava.

VARIANT 1

Variant 1 (ďalej ako „Variant G“) počíta s výstavbou diaľničného úseku D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA. Diaľnice D1 je navrhovaná v kategórii D 26,5/120 a 100 km/hod v oblasti Dargova s povolenou jazdnou rýchlosťou 130 km/hod vo voľnej trase a 120 km/hod v cez priesmyk Dargov vzhľadom na pozdĺžne sklony trasy.

Základné údaje trasy:

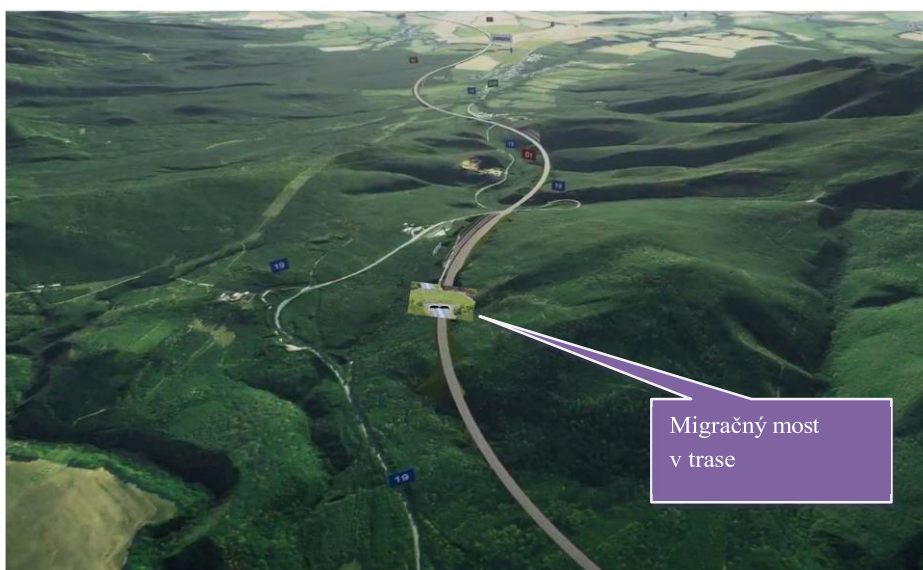
- | | |
|---------------------------------|--|
| ➤ Kategória diaľnice | D 26,5/120, 100 |
| ➤ Dĺžka trasy | 72,019 80 km |
| ➤ Tunel Dargov | bez tunela |
| ➤ Min. polomer smerového oblúka | 1 200 m |
| ➤ Max. polomer smerového oblúka | 6 000 m |
| ➤ Min. pozdĺžny sklon | 0,0 % |
| ➤ Maximálny pozdĺžny sklon | 5,85 % |
| ➤ Počet križovatiek | 7 (Bidovce (existujúca I. etapa križovatky),
Dargov, Parchovany, Michalovce, Biela Hora, Zalužice, Sobrance a napojenie
Vyšné Nemecké ako 8 križovatka po dobudovaní diaľnice na Ukrajinskej strane) |

Začiatok je situovaný v mimoúrovňovej križovatke Bidovce s dostavbou dvoch vetiev do existujúcej križovatky budovanej v rámci úseku D1 Budimír – Bidovce. Križovatka zabezpečí prepojenie diaľnice D1 s cestou II/546. Za križovatkou mostným objektom križuje Svinický potok a smeruje po severozápadných svahoch vrchu Bogota smerom do Dargovského priesmyku. Obec Svinica obchádza z južnej strany, pričom na ochranu pred hlukom je navrhovaná protihluková stena dĺžky 2000 m. Dúhový a Haláčovský potok prekonáva mostným objektom a v úseku km 4,0 až 6,5 prechádza územím náchylným na zosúvanie na svahoch nad obcou Košický Klečenov pričom trasa je situovaná v odhlučnenej vrchnej oblasti potenciálnych zosuvov. Vzhľadom na riziká stability telesa diaľnice sú navrhované opatrenia na samotnom telese diaľnice (kotevné prahy so zemnými lanovými kotvami) ako aj mimo telesa a to systém prístup k pozemkom. V ďalších stupňoch dokumentácie je potrebné sa predovšetkým v rámci IG prieskumu zamerať na toto územie s návrhom stabilizačných opatrení pre dlhodobú stabilitu telesa diaľnice.



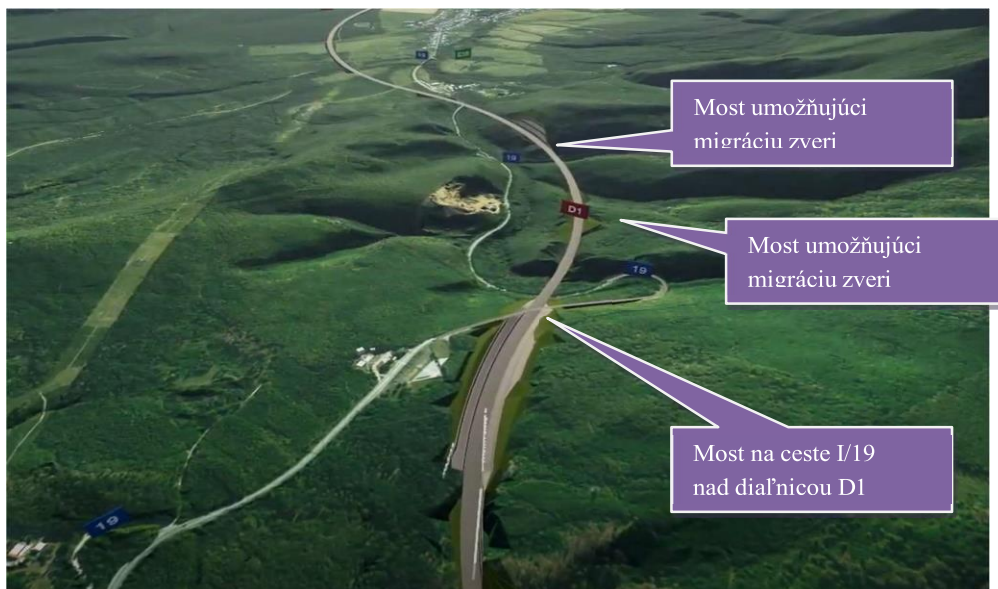
Obrázok 4 Pohľad na diaľnicu D1 nad obcou Svinica smerom do stúpania na Dargov

V km 7,0 na svahoch vrchu Ploská diaľnica prechádza do súbehu s existujúcou cestou I/19 a smeruje do priesmyku Dargov pričom dosahuje pozdĺžne sklony max. 5,85 % v stúpaní na Dargov. Navrhované pozdĺžne sklony 5,81 a 5,85 % si budú vyžadovať odlišné riešenie z novelizovanej STN 73 6101. Horský priesmyk Dargov prekonáva zárezom hĺbky cca 25 m s obojstrannými zárubnými múrmi pre zmenšenie zásahu do územia, pričom diaľnica prechádza vo vzdialenosti cca 190 m od existujúcej cesty I/19 v polohe tak, aby teleso diaľnice v záreze nezasahovalo do objektov vojenských pamiatkovo- historických objektov Dargova. Vzhľadom na geologickú stavbu územia bude zárez budovaný vo vyvrelinách čím by mala byť zabezpečená dostatočná stabilita zárezových svahov so zaistením a zároveň zárez bude zdrojom veľmi vhodného materiálu pre budovanie násypových telies. Prebytok materiálu z výkopov prvého úseku bude použitý na výstavbu druhého úseku diaľnice. V km 7,35 sa nachádza migračný most so šírkou v korune min. 125 m pre zabezpečenie migrácie zveri nad diaľnicou D1 v rámci nadregionálneho biokoridoru Slanských vrchov.



Obrázok 5 Pohľad na diaľnicu D1 cez priesmyk Dargov

Ďalší migračný koridor je vytvorený dostatočne dlhými a predovšetkým vysokými mostami v klesaní z Dargova k obci Dargov kde sú navrhované 3 mostné objekty dĺžky min. 150 m so výške cca 18 m nad údolím potoka Trnávka. V km 7,947 križuje diaľnica prístupovú lesnú cestu, ktorá bude situovaná na mostnom objekte nad diaľnicou. V klesaní zo zárezu na Dargove križuje diaľnica cestu I/19 v km 8,078 existujúcu cestu I/19 ktorá bude situovaná v nadjazde nad diaľnicou D1.



Obrázok 6 Pohľad na diaľnicu D1 cez priesmyk Dargov

Mostný objekt dĺžky 50 m bude budovaný za prevádzky na ceste I/19 čo si vyžaduje dočasné presmerovanie premávky na súbežnú dočasné obchádzkovú cestu situovanú do svahu vedľa existujúcej cesty so zaistením svahov. Po realizácii mosta spolu s časťou zárezu diaľnice pod mostom bude premávka presmerovaná do novej polohy. V tomto úseku bude zároveň upravená časť cesty I/19 ktorú bude v jej spodnej polohe križovať diaľnica mostným objektom dĺžky 188 m nad cestou I/19. Diaľnica za mostom prechádza na pravú stranu potoka Trnávka, ktorý spolu s prítokmi bude križovať potok Trnávka a cestu I/19 uvedenými mostnými objektmi dĺžky 422 a 252 m. Za križením s cestou I/19 prechádza diaľnica D1 severne od obce Dargov kde vzhľadom na križovanie diaľnice s nadregionálnym biokoridorom Slanských vrchov v rámci územia Natura 2000 pre zabezpečenie bezkolízneho pohybu zveri križuje mostným objektom dĺžky 612 m nad nadregionálnym biokoridorom Slanských vrchov územia Natura 2000. Diaľnica obchádza obec Dargov zo severnej strany cez lesné pozemky z dôvodu situovania diaľnice v dostatočnej vzdialenosti od obce a predovšetkým na situovanie futbalového ihriska obce priamo v lese nad obcou, tak aby diaľnica nezasahovala do týchto objektov s potrebou výstavby náhradného ihriska a jeho objektov. V km 13,2 križuje cestu III/3650 cez obec Bačkov smerom do Vranova nad Topľou, kde sa zároveň nachádza mimoúrovňová križovatka Dargov s prepojením na cestu I/19.

Po východných svahoch Slanských vrchov smeruje diaľnica východným smerom do údolia rieky Ondava. Mesto Sečovce obchádza diaľnica zo severnej strany a severne od obcí Višňov a Parchovany. Vzhľadom na cieľ minimalizácie do územia Natura 2000 SKCHVU037 Ondavská rovina. V km 20,131 diaľnica nadjazdom križuje železničnú trať č. 192 Trebišov – Vranov nad Topľou, na ktorej je v súčasnosti vylúčená osobná železničná preprava. Križovanie s cestou I/79 v km 20,8 je využité na situovanie mimoúrovňovej križovatky Parchovany, ktorej je funkcia predovšetkým „priviesť“ dopravu od mesta

Vranov nad Topľou smerujúcu do aglomerácie Košíc, ktorej objem je podľa matice smerovania dopravy z dopravného prieskumu vyšší ako smer Košice - Trebišov.



Obrázok 7 Pohľad na križovatku Dargov s prepojením na cestu I/19 prieskumu vyšší ako smer Košice - Trebišov



Obrázok 8 Pohľad na križovatku Parchovany s prepojením na cestu I/79

Križovatka je deltovitého tvaru. V úseku km 18,430 až 25,2 prechádza diaľnica v dĺžke 6,77 km cez severnú okrajovú časť územia Natura 2000 „Ondavská rovina“ z dôvodu preskúmania zmenšenia dĺžky trasy diaľnice. Diaľnica prechádza medzi obcami Parchovany a Dvorianky a v km 25,249 križuje pod sútokom riek Topľa a Ondava rieku Ondava mostom dĺžky 110 m, tak aby bol umožnený pohyb správcu toku po hrádzi rieky

Ondava. V km 27,386 križuje diaľnica cestu II/554 v nadjazde cesty z dôvodu stúpania trasy na „Pozdišovský chrbát“ oddeľujúci údolie riek Ondava a Laborec. Diaľnica prechádza zárezovým úsekom od km 30 po km 31 cez „Pozdišovský chrbát“ a je zdrojom výkopového materiálu pre budovanie násypových telies, preto má tento variant priaznivejší pomer zemných prác s menším nedostatkom.



Obrázok 9 Pohľad na kríženie s riekou Ondava a Pozdišovský chrbát

V klesaní do údolia rieky Laborec mostným objektom dĺžky 56 m križuje údolia severne od obce Suché cestu III. triedy, kde sa zároveň nachádza aj prepojenie s odpočívadlom Michalovce. Mostný objekt je zároveň využívaný na kríženie dopravných smerov zabezpečujúcich napojenie veľkého jednostranného odpočívadla Michalovce a SSÚD Michalovce v oku prístupovej cesty na odpočívadlo. V údolí rieky Laborec v km 33,407 a 34,158 križuje potoky Duša a Stredný potok.



Obrázok 10 Pohľad na odpocívadlo Michalovce a SSÚD pri obci Suché

Druhý úsek diaľnice je ukončený v križovatke Michalovce v km 35,4, ktorá zabezpečuje prepojenie diaľnice s cestou I/18 v km 35,002 križuje diaľnica mostným objektom dĺžky 140 m železničnú trať č. 191 Michalany – Łupków a potok Ortáš. Pre situovanie križovatky sa využíva mostný objekt dĺžky 1005 m nad cestou I/18 a riekou Laborec, ktorý zároveň premostňuje záplavové územie rieky Laborec a zároveň umožňuje migráciu zveri v koridore rieky a jej príslušnom území.



Obrázok 11 Pohľad na križovatku Michalovce s napojením na cestu I/18

Na ceste I/18 pod mostným objektom na diaľnici bude situovaná turbo-okružná križovatka, ktorá s vysokou kapacitou a bezpečnosťou zabezpečí prepojenie diaľničných vetiev s cestou I/18 smerom na Humenné a Sninu. Zároveň sa v križovatke napojí výhladová preložka cesty I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom, ktorý v súčasnosti pripravuje SSC. V km 38,3 diaľnica prechádza areálom obaľovacieho centra, kde si vyžiada odstránenie exitujúcich objektov obaľovacieho centra. Pre situovanie diaľnice D1 v úseku km 40 až 43, sa využíva priestor v koridore elektrických VN vedení smerujúcich do elektrickej stanice Michalovce situovanej za objektom obchodného centra pri ceste I/18. V km 37,509 križuje cestu III/3741, ktorá bude situovaná v nadjazde diaľnice a diaľnica smeruje do križovatky Biela Hora v km 41,1 s cestou II/582, ktorá zabezpečí prepojenie severnej časti mesta Michalovce a hlavne do turistickej zóny Zemplínskej šíravy. Diaľnica je v dostatočnej vzdialenosti od cintorína Michalovce, Biela Hora. V km 42,785 križuje diaľnica vypúšťací kanál zo Zemplínskej šíravy a smeruje do križovatky Zalužice v km 43,7 v mieste kríženia s cestou I/18.



Obrázok 12 Pohľad na križovatku Biela Hora smerom na Zemplínsku šíravu a križovatku Zalužice s cestou I/19

Diaľnica prechádza medzi časťou Zalužice a obcou Čečehov, kde diaľnicu križuje prístupová cesta a diaľnica križuje mostnými objektmi niekoľko melioračných kanálov. Diaľnica prechádza veľmi rovinným územím a v km 49,0 až 57,0 prechádza severne od regionálneho biocentra a národnej prírodnej rezervácie Senianske rybníky. V km 50,947 sa nachádza migračný most šírky v korune min. 125 m nad D1 v trase nadregionálneho biokoridoru zo Senianskych rybníkov k Zemplínskej šírave. Diaľnica obchádza chránené územie Natura 2000 SKUEV0208 Senianske rybníky zo severnej strany pričom v blízkosti križovatky Sobrance sa nachádza druhý migračný most v km 56,747 nad diaľnicou D1 so šírkou v korune 125 m v trase ďalšieho nadregionálneho biokoridoru zo Senianskych rybníkov smerom k územiu Natura 2000 SKCHVU035 Vihorlatské vrchy. V km 57,1 sa nachádza mimoúrovňová križovatka Sobrance v mieste kríženia s cestou III/3797. Z dôvodu zníženia stavebných nákladov je navrhovaná rekonštrukcia cesty III/3797 od križovatky Sobrance po napojenie na cestu I/19 s okružnou križovatkou na ceste I/19

pred obcou Nižná Rybnica s dĺžkou úpravy cesty 2450 m miesto samostatného privádzača na diaľnicu D1. Mesto Sobrance obchádza diaľnica z južnej strany medzi Sobrancami a obcou Ostrov. Od km 63,0 prechádza diaľnica súbežne s cestou I/19 južne od obcí Tibava, Sejkov.



Obrázok 13 Pohľad na križovatku Sobrancev

V km 70,5 sa nachádza veľké jednostranné odpočívadlo napojené z oboch smerov, ktorého súčasťou je samostatne oddelené a chránené parkovisko pre 174 ks nákladných vozidiel a vysunuté pracovisko SSÚD Michalovce pre zabezpečenie správy a údržby diaľnice D1. Diaľnica D1 križuje štátnu hranicu v mieste existujúceho hraničného priechodu Vyšné Nemecké – Užhorod, t. j. bez potreby vyhľadávania nového hraničného priechodu, ktorého nová poloha vzhľadom na zastavanosť územia mesta Užhorod na Ukrajinskej strane je prakticky nemožná. Výhľadové kríženie diaľnice so štátnou hranicou je riešené etapizáciou, keď pri I. etape bude diaľnica D1 napojená na existujúci hraničný priechod a jeho prevádzkové plochy vrátane rešpektovania plánovaného rozšírenia hraničného priechodu. V druhej etape v prípade pristúpenia Ukrajiny do EÚ alebo jej priblíženia so zrušením povinných hraničných kontrol bude realizovaný mostný objekt nad hraničným priestorom s priamym prepojením Slovenska a Ukrajiny s možnosťou presmerovania dopravy na hraničný priechod v prípade potreby obnovy hraničných kontrol.

Prehľad navrhovaných prvkov v trase navrhovanej činnosti:**Navrhované strediská a odpočívadlá****Stredisko správy a údržby diaľnice SSÚD Michalovce**

Pri meste Michalovce s napojením na odpočívadlo Michalovce je navrhované stredisko SSÚD Michalovce, ktoré bude zabezpečovať riadenie, správu a údržbu úseku diaľnice. Súčasťou strediska Michalovce:

- Priestor pre prevádzkovú budovu Policajného zboru SR
- Priestor pre prevádzkovú budovu Hasičského a záchranného zboru
- Prevádzková budova správcu komunikácie NDS, a.s.
- Parkovacie plochy pre jednotlivé prevádzkové budovy
- Garáže pre techniku
- Parkoviská pre nabíjanie vozíkov
- Silá na posypovú soľ, sklad soli
- Čerpacia stanica PHM a umýváreň
- Dielne a pod.
- Technické a technologické vybavenie strediska.

Samotná plocha strediska je situovaná v lokalite odpočívadla Michalovce s prepojením na oba smery, čím je zabezpečený prístup na oba smery diaľnice s možnosťou otáčania vozidiel údržby. Stredisko je zároveň situované s prístupom z vonkajšej strany z ciest III. triedy pre možnosť prístupu zamestnancov na vonkajšom parkovisku.

Vysunuté stredisko SSÚD 12 Vyšné Nemecké

Pri štátnej hranici s Ukrajinou s napojením na odpočívadlo Vyšné Nemecké je navrhované vysunuté stredisko SSÚD 12 Vyšné Nemecké a bude zabezpečovať riadenie, správu a údržbu úseku diaľnice. Súčasťou strediska Vyšné Nemecké:

- Prevádzková budova správcu komunikácie NDS, a.s.
- Parkovacie plochy pre jednotlivé prevádzkové budovy
- Garáže pre techniku
- Parkoviská pre nabíjanie vozíkov
- Silá na posypovú soľ, sklad soli
- Čerpacia stanica PHM a umýváreň
- Dielne a pod.
- Technické a technologické vybavenie strediska.

Samotná plocha strediska je situovaná v lokalite odpočívadla Vyšné Nemecké s prepojením na oba smery čím je zabezpečený prístup na oba smery diaľnice s možnosťou otáčania vozidiel údržby. Stredisko je zároveň situované s prístupom z vonkajšej strany z ciest III. triedy pre možnosť prístupu zamestnancov na vonkajšom parkovisku.

Odpočívadlo Michalovce

Súčasťou stavby je v zmysle koncepcie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách SR navrhované jednostranné veľké odpočívadlo Michalovce kategórie

„B“ napojené z oboch dopravných smerov. Odpočívadlo sa nachádza v blízkosti mesta Michalovce v rámci II. úseku. Lokalita odpočívadla Michalovce sa nachádza v priestore mostných objektov na diaľnici umožňujúcich kríženie dopravných smerov na odpočívadlo a SSÚD bez potreby ďalších mostných objektov. Jednostranné veľké odpočívadlo je situované podľa terénu a zastavania vľavo alebo vpravo od diaľnice s dopravným napojením z oboch smerov. Z hľadiska vybavenia odpočívadlo obsahuje:

- Plocha pre čerpaciu stanicu pohonných hmôt na vstupe na odpočívadlo
- Objekt rýchleho občerstvenia
- Odstavené plochy pre 67 osobných vozidiel vrátane státia pre dobíjanie elektromobilov
- Odstavné plochy pre 10 autobusy a 3 karavany
- Odstavné plochy pre 33 nákladných vozidiel
- Plochy pre kontrolu Polície
- Objekt pre čistenie nákladných vozidiel od snehu a ľadu
- Plochy pre odpočinok a detské ihrisko
- Chodníky a plochy zelene.

Odpočívadlo Vyšné Nemecké

Súčasťou stavby je v zmysle koncepcie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách SR navrhované jednostranné veľké **odpočívadlo Vyšné Nemecké** pred štátnou hranicou SR/Ukrajina kategórie „A“ napojené z oboch dopravných smerov s chráneným a kontrolovaným parkoviskom pre nákladné vozidlá. Odpočívadlo sa nachádza v blízkosti štátnej hranice. Lokalita odpočívadla Vyšné Nemecké sa nachádza v rovinatom území s mostným objektom nad diaľnicou D1 na prepojenie oboch smerov. Jednostranné veľké odpočívadlo je situované podľa terénu a zastavania vľavo alebo vpravo od diaľnice s dopravným napojením z oboch smerov. Z hľadiska vybavenia odpočívadlo obsahuje:

- Plocha pre čerpaciu stanicu pohonných hmôt na vstupe na odpočívadlo
- Objekt rýchleho občerstvenia
- Odstavené plochy pre 67 osobných vozidiel vrátane státia pre dobíjanie elektromobilov
- Odstavné plochy pre 10 autobusy a 3 karavany
- Odstavné plochy pre 30 nákladných vozidiel
- Parkovisko pre 174 nákladných vozidiel – chránené a kontrolované
- Zázemie pre vodičov NA
- Plochy pre kontrolu Polície
- Objekt pre čistenie nákladných vozidiel od snehu a ľadu
- Plochy pre odpočinok a detské ihrisko
- Chodníky a plochy zelene.

Navrhované prvky – križovatky

mimoúrovňová križovatka Bidovce

Dobudovanie deltovitej mimoúrovňovej križovatky s okružnou križovatkou na ceste II/576

zabezpečí napojenie diaľnice na cestu II/576 smerom na Slanec a cestu I/19 smerom na Bidovce a Herľany s napojením na pôvodnú cestu I/19 cez horský prechod Dargov.

mimoúrovňová križovatka Dargov - km 13,1

Nakoľko navrhovateľ nechcel vytvoriť dvojité kríženie, t. j. kríženie s cestou III/3650 s prípadným diaľničným privádzačom, preto využil uvedené kríženie diaľnice D1 s cestou III/3650 pre vybudovanie osmičkovej diaľničnej križovatky s napojením predovšetkým na cestu I/19 smerom na Sečovce, ale zároveň aj smerom na obec Bačkov. Vzhľadom na dopravné zaťaženie by mal byť úsek Bidovce – Dargov vybudovaný ako prvý preto zároveň križovatka bude predstavovať napojenie tohto úseku na cestu I/19.

mimoúrovňová križovatka Parchovany – km 20,8

Deltovitá mimoúrovňová križovatka s cestou I/79 situovaná južne od obce Parchovany využíva pre svoje situovanie polohu mostného objektu nad železničnou traťou Trebišov – Vranov nad Topľou. Deltovitá križovatka s dvoma stykovými križovatkami na ceste I/79 bude zabezpečovať dopravné prepojenie s cestou I/79 smerom na sever na Vranov nad Topľou a južne smerom na Trebišov.

mimoúrovňová križovatka Michalovce – km 35,4

Hlavné dopravné napojenie mesta Michalovce zabezpečuje mimoúrovňová delťovitá križovatka diaľnice D1 s cestou I/18 situovaná južne od obce Petrovce nad Laborcom v údolí rieky Laborec. Križovatka využíva mimoúrovňové kríženie diaľnice so železničnou traťou 103 A Michalovce – Strážske, pričom pod mostným objektom na ceste I/18 bude situovaná turbo-okružná križovatka, do ktorej sú samostatnými vetvami napojené jednotlivé dopravné smery z diaľnice D1 na cestu I/18. z okružnej križovatky bude napojená výhľadová preložka cesty I/18 Petrovce – Strážske.

mimoúrovňová križovatka Biela Hora – km 41,1

Úsek situovaný severne od mesta Michalovce využíva kríženie diaľnice s cestou II/582 z Michaloviec na Zemplínsku šíravu, ktorá nárazovo dosahuje dopravné zaťaženie okolo 10 tis. voz/24 hod., pre vybudovanie osmičkovej mimoúrovňovej križovatky, ktorá zabezpečí dopravné napojenie severnej časti mesta Michalovce a rekreačnej zóny Zemplínskej šíravy.

mimoúrovňová križovatka Zalužice – km 43,71

Úsek situovaný severne od mesta Michalovce využíva kríženie diaľnice s cestou I/19 z Michaloviec do Sobraniec na ich vzájomné prepojenie mimoúrovňovou križovatkou osmičkového tvaru. Križovatka zabezpečí dopravné napojenie východnej časti mesta Michalovce a umožňuje výraznejšiu etapizáciu výstavby diaľnice predovšetkým menej dopravne zaťaženej cesty I/19 z Michaloviec smerom na Sobrance a štátnu hranicu SK/UA.

mimoúrovňová križovatka Sobrance – km 57,1

Mimoúrovňová križovatka Sobrance osmičkového tvaru s cestou III/3797 z Bunkoviec do Nižnej Rybnice je navrhovaná pre dopravné napojenie mesta Sobrance. Vzhľadom

na nižšie dopravné zaťaženie sa zvolilo toto riešenie z pohľadu úspory stavebných nákladov na samostatný diaľničný privádzač, pričom sa uvažuje s rekonštrukciou cesty III. triedy na požadovaný stavebno-technický stav. Z kríženia cesty III/3797 s cestou I/18 je možné výhľadovo napojiť preložku cesty II/582 smerom na Ruskovce a Zemplínsku Šíravu čím sa zvýši dopravná atraktivita križovatky MÚK Sobrance.

Dopravné napojenie hraničného priechodu Vyšné Nemecké

Vzhľadom na plánované kríženie diaľnice D1 so štátnou hranicou Slovenská republika/Ukrajina a výhľadovým pokračovaním na ukrajinskej strane smerom na Mukačevo a Ľvov je navrhované dopravné napojenie hraničného priechodu, ktoré nie je primárne „určené“ ako križovatka, ale musí zabezpečovať prepojenie diaľnice D1 s cestou I/19 a jestvujúcim hraničným priechodom Vyšné Nemecké/Užhorod. V prvej etape bez pokračovania diaľnice na ukrajinskej strane bude diaľnica D1 ukončená v krížení s cestou III/3805 medzi Vyšným a Nižným Nemeckým s napojením do existujúceho hraničného priechodu. Po vstupe Ukrajiny do EÚ a vybudovania prepojenia diaľnice mostným objektom nad existujúcim hraničným priechodom s pokračovaním diaľnice na ukrajinskej strane umožní dopravné napojenie kedykoľvek presmerovať dopravu späť na hraničný priechod v prípade potreby obnovenia kontroly z akéhokoľvek dôvodu.

Navrhované prvky – mostné objekty

Na výstavbu mostných objektov sú navrhované bežne dostupné a používané technológie v závislosti od miestnych podmienok a finančných možností. Mostné objekty sú rozdelené do troch kategórií. V prvej kategórii mosty premošujú malé prekážky s dĺžkou premostenia do 25 m. Tu sú navrhnuté mosty klenbové presypané, jednoložové rámové zo železobetónu a jednoložové z predpätých tyčových prefabrikátov. V druhej kategórii sú to mosty s rozpätiami do 50 m. V tejto kategórii sú navrhnuté mosty montované s predpätých tyčových prefabrikátov a monolitické mosty z predpätého betónu budované na pevných skružiach. V tretej kategórii sú navrhnuté mosty z rozpätiami nad 50 m. Tieto mosty sú navrhnuté ako komôrkové z predpätého betónu a predpokladá sa s ich výstavbou pomocou technológií výsuvnej skruže, letmej betonáže alebo postupného vysúvania.

Tabuľka 5 Navrhované mostné objekty

Variant G		Plocha m
Úsek I.	Mosty na D1	
	- mosty klenbové a rámové	2 302
	- mosty s rozpätím polí do 50 m	36 480
	- mosty s rozpätím polí nad 50 m	47 481
	Mosty nad D1 s rozpätím polí do 50 m	4 000
	Mosty nad D1 s rozpätím polí nad 50 m	1 700
	Mosty mimo D1	0
	Spolu:	91 963
Úsek II.	Mosty na D1	
	- mosty klenbové a rámové	6 052

	- mosty s rozpätím polí do 50 m	13 509
	- mosty s rozpätím polí nad 50 m	0
	Mosty nad D1 s rozpätím polí do 50 m	0
	Mosty nad D1 s rozpätím polí nad 50 m	500
	Mosty mimo D1	0
	Spolu:	20 061
Úsek III.	Mosty na D1	
	- mosty klenbové a rámové	3 621
	- mosty s rozpätím polí do 50 m	31 493
	- mosty s rozpätím polí nad 50 m	0
	Mosty nad D1 s rozpätím polí do 50 m	8 000
	Mosty nad D1 s rozpätím polí nad 50 m	4 300
	Mosty mimo D1	0
	Spolu:	47 413
Úsek IV.	Mosty na D1	
	- mosty klenbové a rámové	2 210
	- mosty s rozpätím polí do 50 m	18 240
	- mosty s rozpätím polí nad 50 m	0
	Mosty nad D1 s rozpätím polí do 50 m	0
	Mosty nad D1 s rozpätím polí nad 50 m	1 330
	Mosty mimo D1	0
	Spolu:	21 780
Variant G celkom		181 217

Navrhované prvky -protihlukové steny

Vzhľadom na situovanie diaľnice v zastavanom území v dotyku s ním resp. v dotyku s chráneným územím sú navrhované protihlukové steny, ktorých rozsah môže byť vyšší ako uvažuje hluková štúdia z dôvodu naznačenia „systémového“, t. j. ideového dlhodobého riešenia. Ich presná poloha, rozsah bude predmetom ďalších stupňov dokumentácie. Protihlukové steny sú navrhované ako pohltivé na korune diaľnice alebo ciest, na mostoch ako pohltivé s kombináciou priehľadných odrazivých stien.

Tabuľka 6 Prehľad protihlukových stien

Variant G	dĺžka PHS (m)	Výška. PHS (m)
km 2,0 L	2 000	3,0
km 6 L	1 300	3,0
km 12 P	2 200	3,0
km 15,5 P	1 600	4,0
km 18,5 L	1 500	4,0
km 21 P	2 500	4,0
km 27 P	1 500	4,0
km 36 L	1 500	4,0

km 36 P	1 800	4,0
km 37 P	2 200	4,0
km 41 P	1 700	4,0
km 41 L	1 300	4,0
km 44 L	2 000	4,0
km 48,5 L	1 700	4,5
km 61 P	1 600	4,0
km 61 L	1 600	4,0
km 67,5 L	1 300	4,0
km 70,5 P	1 500	4,0
Celkom	30 800	m

Navrhované prvky - odvodnenie

Súčasťou stavby budú aj odvodňovacie zariadenia na odvedenie zrážkových vôd z povrchového odtoku.

V maximálnej možnej miere vzhľadom na požiadavky zákona č. 364/2004 Z. z. zákon o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) (ďalej len „zákon o vodách“) zameraných na zadržiavanie zrážkových vôd v území tam kde to nie je z hľadiska legislatívy alebo ochrany vodných zdrojov potrebné neuvažujeme s diaľničnou kanalizáciou. V úsekoch bez dostredného sklonu je vzhľadom na rovinatost územia Východoslovenskej nížiny uvažované s odvedením zrážkových vôd z povrchového odtoku na svahy telesa diaľnice alebo vetiev križovatiek so vsakovaním do pozdĺžnych retenčno-vsakovacích priekop bez potreby bodového vypúšťania vôd do vodných tokov. Tam, kde z hľadiska dostredných sklonov, mostných objektov pre odvedenie zrážkových vôd z povrchového odtoku je navrhovaný systém cestnej kanalizácie s vyústením zrážkových vôd do vodných tokov vždy prostredníctvom retenčných nádrží, t. j. so spomalením odtoku pre zníženie rizika zvýšenia povodňovej vlny v prípade väčších zrážok. Pred zaústením vôd do vodných tokov cez retenčné nádrže bude na kanalizácii osadený odlučovač ropných látok pre zachytenie splavenín. Na vyústení cestných priekop do vodných tokov budú osadené zariadenia na zachytávanie splavenín (napr. sedimentačné priehlbne a pod.). V nižšie uvedených tabuľkách sú uvažované rozsahy kanalizácie pre jednotlivé úseky diaľnice.

Tabuľka 7 Špecifikácia kanalizácie - Variant „G“

Staničenie	Odvodňovaný úsek D1	Vyústenie do toku	Retencia	Odhadovaný objem ret. (m ³)	Zachytávanie	Odhadované vyústenie (l/s)	Dĺžka kan. D1 (m)	Dĺžka vyústenia kan. (m)
km 0,5	ZÚ - km 7,5	Svinický potok	Áno	4 600	ORL - 5 mg/L	120	7 500	150
km 13,2	7,5 - 13,2	melioračný kanál	Áno	3 500	ORL - 5 mg/L	120	5 700	980
km 22	13,2 - 20,7	melioračný kanál	Áno	4 600	ORL - 5 mg/L	120	7 500	60
km 23	20,7 - 25,3	melioračný kanál	Áno	2 800	ORL - 5 mg/L	120	4 600	60
km 26,7	25,3 - 29,9	Stredný potok	Áno	2 800	ORL - 5 mg/L	120	4 600	600

km 33,2	29,9 - 35,8	potok Duša	Áno	3 600	ORL - 5 mg/L	120	5 900	300
km 35,6	35,8 - 36,8	rieka Laborec	Áno	700	ORL - 5 mg/L	120	2 500	500
km 36,8	35,6 - 36,8	rieka Laborec	Áno	800	ORL - 5 mg/L	120	1 200	610
km 42,7	36,8 - 42,7	Zálužický kanál	Áno	3 600	ORL - 5 mg/L	120	5 900	60
km 71,5	71 - 72	melioračný kanál	Áno	700	ORL - 5 mg/L	120	1 000	60
			Spolu:	27 700		Spolu:	46 400	3 380

Navrhované prvky - oporné a zárubné múry

Na základe podrobného inžinierskogeologického prieskumu boli na miestach, kde dochádza ku kontaktu trasy diaľnice a jej objektov s geologicky nestabilným prostredím, ktoré by mohlo byť aj vplyvom extrémnych prejavov klimatickej zmeny aktivované, navrhnuté stabilizačné opatrenia v podobe oporných a zárubných múrov. Oporné a zárubné múry sú dimenzované na odolnosť voči geodynamickým procesom, zároveň sú navrhované aj na predpokladané seizmické zaťaženie.

Tabuľka 8 Prehľad oporných a zárubných múrov

Variant "G"	Dĺžka múra (m)	plocha múra (m ²)	Poznámka
km 4,0-5,0 L	1 000	3 000	kotevný múr s kotvami
km 6,9-7 L	100	600	vystužený oporný múr
km 7,5-8,05 L	550	4 400	kotvená pilótová stena
km 7,65-8,07 L	357	2 856	kotvená pilótová stena
km 7,5-8,103 P	603	4 824	kotvená pilótová stena
km 7,5-8,03 P	550	4 400	kotvená pilótová stena
km 7,722-7,97 P	246	1 968	kotvená pilótová stena
km 9,3-9,65 P	350	2 800	kotvená pilótová stena
km 9,35-9,55 P	200	1 600	kotvená pilótová stena
km 9,4-9,5 P	150	1 200	kotvená pilótová stena
km 29,8-30,4 P	600	4 800	kotvená pilótová stena
km 29,8-30,48 L	680	5 440	kotvená pilótová stena
km 30,0-30,15 L	150	1 200	klincovaný zárubný múr
Celkom	5 536	39 088	m

Navrhovaný prvok – Informačný systém diaľnice

V rámci projektu bude realizovaný objekt „Informačný systém diaľnice“, ktorého prvkami budú meteostanice, premenné dopravné značky, kamerový dohľad, cestná svetelná signalizácia. Tieto prvky budú napojené na počítačový systém vybudovaný v regionálnom operátorskom pracovisku SSÚD Michalovce. Využitím informačného systému diaľnice sa dosiahne vyššia bezpečnosť premávky na diaľnici. Mimoriadne javy ako zaplavenie vozovky v dôsledku prívalových dažďov, záveje snehu v dôsledku mimoriadnych snehových zrážok a silného vetra, búrlivý vietor, poľadovica a pod. budú včas identifikované a môžu byť uplatnené rôzne výstrahy (napr. na riziko šmyku, riziko tvorenia kolón, riziko hmly) a vykonané opatrenia ako najmä zníženie rýchlosti, zákaz predbiehania a pod.

Preložky inžinierskych sietí

Výstavba diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA si nevyhnutne vyžiada realizáciu preložiek existujúcich inžinierskych sietí, ktoré sa nachádzajú v koridore stavby alebo v jeho bezprostrednom ochrannom pásme. Ide najmä o preložky vedení elektroenergetiky, vodovodov, kanalizácie, plynovodov, telekomunikačných sietí a ďalších špeciálnych inžinierskych vedení.

Preložky budú realizované v rozsahu potrebnom na zabezpečenie bezkolízneho umiestnenia diaľničného telesa, mostných objektov, križovatiek a ostatných stavebných zariadení, ako aj na zachovanie plynulej a bezpečnej prevádzky jednotlivých inžinierskych sietí počas výstavby aj po jej ukončení.

Každá prekládka bude riešená v súlade s požiadavkami príslušných správcov a vlastníkov sietí a bude musieť byť odsúhlasená kompetentnými orgánmi štátnej správy. Preložky budú projektované tak, aby bola minimalizovaná doba ich výstavby a zároveň zabezpečená technická a prevádzková spoľahlivosť sietí.

6.1. ÚDAJE O VSTUPOCH

6.1.1. ZÁBER PÔDY

Umiestnenie navrhovanej činnosti je v Košickom samosprávnom kraji, okresoch Košice – okolie, Trebišov, Michalovce a Sobrance. V katastrálnych územiach obcí: Svinica, Ďurkov, Košický Klečenov, Dargov, Bačkov, Višňov, Parchovany, Božčice, Sečovce, Dvorianky, Tušice, Moravany, Rakovec nad Ondavou, Suché, Petrovce nad Laborcom, Topoľany, Strážany, Vinné, Zalužice, Hažín, Závadka, Veľké Revišťa, Nižná Rybnica, Ostrov, Sejkov, Orechová, Jenkovce, Nižné Nemecké, Vyšné Nemecké.

Územie navrhovanej činnosti bolo bližšie špecifikované v prílohe osvedčenia o strategickej investícii zobrazené na kópiách z katastrálnych máp. Toto osvedčenie o strategickej investícii tvorí Prílohu č. 2 tohto dokumentu. Pripravovaná strategická investícia má celkovú dĺžku trasy 72,02 km. Vydaním osvedčenia o strategickej investícii má predkupné právo na príslušné pozemky štát.

Vzhľadom k polohe a charakteru dotknutej lokality dôjde realizáciou k dočasnému aj trvalému záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu PPF a aj lesného pôdneho fondu LPF. Na základe uvedeného bude nutné podať žiadosť o trvalé odňatie poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 220/2004 Z. z.“), v súlade s ustanovením § 17 ods.1 a 6 zákona č. 220/2004 Z. z.

V dotknutom priestore stavby „Bidovce – štátna hranica SK/UA“ sú zastúpené roztrúsené krajinné štruktúry charakteru NDV rastúce mimo lesných porastov najmä vo východnej časti posudzovaného územia. Lesné pozemky sú zastúpené prevažne v západnej časti

posudzovaného územia (v predhorí Slanských vrchov). Informácie o predpokladaných dočasných a trvalých záberoch PPF a LLP sú uvedené nižšie v tabuľke č. 9.

Tabuľka 9 Celkový prehľad záberu pôdy v trase diaľnice D1

Variant G		Plocha (ha)
Úsek I.	Trvalý záber D1	
	- PPF	46,1
	- LPF	34,0
	- ostatná plocha	13,0
	Dočasný záber:	
	- do 1 roka	6,5
	- nad 1 rok	9,3
	Výrub drevín mimo lesa (ks)	6 200,0
	Nákup budov a objektov na demolácie (m ²)	1 200,0
Úsek II.	Trvalý záber D1	
	- PPF	140,1
	- LPF	24,6
	- ostatná plocha	23,6
	Dočasný záber:	
	- do 1 roka	13,2
	- nad 1 rok	18,8
	Výrub drevín mimo lesa (ks)	5 900,0
	Nákup budov a objektov na demolácie (m ²)	24 500,0
Úsek III.	Trvalý záber D1	
	- PPF	53,0
	- LPF	1,0
	- ostatná plocha	9,1
	Dočasný záber:	
	- do 1 roka	4,4
	- nad 1 rok	6,3
	Výrub drevín mimo lesa (ks)	5 300,0
	Nákup budov a objektov na demolácie (m ²)	1 200,0
Úsek IV.	Trvalý záber D1	
	- PPF	54,3
	- LPF	0,7
	- ostatná plocha	11,1
	Dočasný záber:	
	- do 1 roka	4,6
	- nad 1 rok	6,6
	Výrub drevín mimo lesa (ks)	6 800,0
	Nákup budov a objektov na demolácie (m ²)	1 200,0
Celkový záber pozemkov		410,6
Celkový záber pozemkov PPF		293,5
Celkový záber pozemkov LPF		60,3

Na základe vykonaného pedologického prieskumu vypracovaného pre multimodálnu štúdiu realizovateľnosti môžeme konkrétny variant charakterizovať nasledovne. Na začiatku úseku

D1 navrhovaného variantu prevládajú pôdne typy pseudogleje a kambizeme na rôznych substrátoch, zrnitostne sa jedná o stredne ťažké pôdy (hlinité) až lokálne ťažké pôdy (ílovitohlinité). Predmetné pôdy majú svetlý humusový horizont, ktorý je strednej až nízkej kvality s rôznou skeletovitosťou a jeho hrúbka klesá vzhľadom na stúpajúcu svahovitosť.

Za horským priesmykom Dargov prechádza variant G cez pôdny typ kambizeme, plytké pôdy (do 30 cm), stredne až silno skeletovité pôdy. Cca v km 13,00 až po km 16,00 D1 navrhovaného variantu sa začína územie pôdnej jednotky pseudogleje, sezónne zamokrenými pôdami so svetlým humusovým horizontom. Jedná sa najmä o ťažké pôdy (ílovitohlinité), hlboké pôdy (nad 60 cm) a bez skeletu. Ďalej pokračuje dotknuté územie s pôdnym typom fluvizeme, subtyp glejové, hlboké pôdy, zrnitostne stredne ťažké pôdy (hlinité) a lokálne až veľmi ťažké pôdy (ílovité). Do km cca 28,00 navrhovaného variantu sa pôdne jednotky pseudogleje a fluvizeme ešte jedenkrát vystriedajú.

V úseku cca km 28,00 až do cca km 33,00 D1 navrhovaného variantu G, t. j. nad obcou Moravany po obec Pozdišovce sa nachádza pásмо pôdných typov pseudoglejí a kambizemí. Jedná sa o územie menej produkčných polí a produkčných trávnych porastov. Od cca km 33,00 až po cca km 38,00 D1 navrhovaného úseku opäť pokračuje pôdny typ fluvizem, so svetlým ochrickým humusovým horizontom, subtyp prevažné fluvizeme glejové, t. j. ovplyvnené najmä kolísaním hladiny podzemnej vody. Jedná sa o pôdy so skupinou kvality 5. v zmysle prílohy č. 1 nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 58/2013 Z. z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy (ďalej len „nariadenie vlády“) a podľa prílohy č. 2 nariadenia vlády sa jedná o najkvalitnejšiu poľnohospodársku pôdu v danom katastri. Od cca km 38,00 až po cca km 43,00 D1 navrhovaného variantu sa nachádza pôdna jednotka pseudogleje, so svetlým humusovým horizontom, strednej kvality. Ďalej trasa pokračuje cca od km 43,00 D1 cez pôdne jednotky fluvizeme, so svetlým ochrickým humusovým horizontom, subtyp fluvizeme glejové, t. j. ovplyvnené najmä kolísaním hladiny podzemnej vody. Jedná sa o pôdy so skupinou kvality 5. v zmysle prílohy č. 1 nariadenia vlády a podľa prílohy č. 2 nariadenia vlády sa jedná o najkvalitnejšiu poľnohospodársku pôdu v danom katastri. V poslednom úseku D1 predmetného variantu sa opäť začína vyskytovať skupina hydromorfných pôd, t. j. pôdne jednotky glej a pseudoglej, miestami fluvizeme, ktoré sa až do konca navrhovaného variantu diaľničného úseku v danom území striedajú.

Všeobecne je možné konštatovať, že začiatok navrhovaného variantu prechádza väčšinou cez menej produkčné orné pôdy a trvalé trávne porasty, za horským priesmykom Dargov sa typologicko-produkčná hodnota pôdy zvyšuje na stredne produkčné orné pôdy až produkčné orné pôdy a menej produkčné polia a produkčné trávne porasty.

6.1.2. ZDROJE A SPOTREBA VODY

Potreba vody počas výstavby

Navrhovaná dopravná stavba nebude významne zaťažovať životné prostredie z hľadiska odberu vody. Počas výstavby aj prevádzky sa bude voda využívať najmä na:

- pitné a hygienické účely,
- technologické procesy a stavebnú techniku,

- údržbu komunikácií, strojov a zeleň,
- protipožiarne zabezpečenie.

Pitná a hygienická voda bude slúžiť zamestnancom. Minimálna denná spotreba pre zabezpečenie základných potrieb človeka sa na Slovensku pohybuje okolo 70–80 litrov na osobu. Podľa vyhlášky MŽP SR č. 648/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na návrh, projektovú dokumentáciu a výstavbu verejných vodovodov a verejných kanalizácií je potrebné počítať so spotrebou:

- 5 litrov/osoba/zmena na pitie,
- 120 litrov/osoba/zmena na hygienu,
- maximálne 60 litrov/osoba/hod na nepriame potreby.

Presný počet zamestnancov bude známy až počas realizácie.

Z uvedeného vyplýva, že spotreba vody bude z pohľadu kapacity v území nevýznamná. Odber bude navyše dočasný a v priebehu roka nerovnomerný.

Voda pre stavebné technológie a techniku

Voda sa použije na prípravu betónových zmesí, kropenie a čistenie staveniska a techniky (napr. 700 litrov na umytie nákladného auta). Využívať sa bude verejný vodovod a blízke vodné toky. Odhad spotreby počas výstavby je niekoľko stoviek m³ ročne, čo zodpovedá niekoľkým desatinám sekundového litra – teda kapacitne zanedbateľné množstvo.

Voda na údržbu komunikácií a strojov

Využije sa na čistenie komunikácií, starostlivosť o zeleň a údržbu mechanizácie. Spotreba bude nepravidelná a závislá od potreby. Predpokladá sa využitie niekoľkých cisterien ročne, pričom spotreba vody na údržbu mechanizácie by nemala prekročiť 1 000 m³/rok. Aj v tomto prípade ide o množstvo, ktoré nemá významný vplyv na vodné zdroje v danom území.

Na základe vyššie uvedených skutočností nie je možné bližšie špecifikovať potrebu vody. Potreba vody bude bližšie špecifikovaná v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Potreba vody počas prevádzky

V etape prevádzky budú požiadavky na vodu súvisieť najmä s údržbou povrchu vozovky diaľnice a s prípadným zavlažovaním vegetácie. Významné ovplyvnenie alebo zmena existujúceho systému zásobovania vodou v dotknutom území sa v súvislosti s prevádzkou diaľnice D1 nepredpokladá. Napojenie a potreba vody pre odpočívadlá a vysunuté pracovisko vo Vyšnom Nemeckom a Michalovciach bude bližšie špecifikované v ďalších fázach projektovej dokumentácie.

6.1.3. SUROVINOVÉ ZABEZPEČENIE

Počas výstavby

Počas výstavby bude potrebné zabezpečiť rôzne stavebné suroviny, ktoré sú nevyhnutné pre realizáciu stavby, ako napríklad:

- materiály pre násypy a zemné teleso,
- štrkopiesky na konštrukciu jednotlivých vrstiev vozovky,
- cement,
- drvené kamenivo pre betónové konštrukcie a asfaltové zmesi,
- materiály na kryty vozoviek, ako ropné asfalty, modifikačné prísady a špeciálny cestný cement,
- oceľ na betonársku výstuž a bezpečnostné zariadenia, ako zvodidlá a zábradlia,
- kanalizačné a drenážne potrubia, betónové tvárnice,
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku.

Vzhľadom na topografiu územia, ktorým je vedená trasa diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA, je už v súčasnosti zrejmé, že počas výstavby dôjde k výraznému nedostatku vhodného násypového materiálu priamo v trase stavby. Predmetné územie je prevažne rovinaté až mierne zvlnené, pričom jeho geologické podložie neobsahuje dostatočné množstvá kvalitnej zeminy vhodnej pre výstavbu cestných konštrukcií a súvisiacich objektov.

S cieľom zabezpečiť potrebné objemy násypového materiálu bude nevyhnutné využívať externé zdroje. Preferovaným materiálom budú predovšetkým aluviálne štrky a pieskovcové horniny, ktoré svojimi mechanickými vlastnosťami vyhovujú požiadavkám na tvorbu stabilných a únosných násypov. Naopak, proluviálne sedimenty, svahové sedimenty a najmä nívne hliny sú z geotechnického hľadiska menej vhodné a ich využiteľnosť je obmedzená.

Medzi potenciálne externé zdroje patrí niekoľko existujúcich lomov v širšom regióne, predovšetkým lomy Dargov, Vechec, Brekov, Brehov a Veľaty. Tieto lomy disponujú povoleným dobývacím objemom, ktorý však nie je neobmedzený a ich aktuálna kapacita bude významným faktorom ovplyvňujúcim plynulosť a časovú náročnosť výstavby.

Rozsah nedostatku vlastného materiálu bude preto rozhodujúcim faktorom nielen z pohľadu logistiky dovozu, ale aj z hľadiska celkovej lehoty realizácie stavby. Nedostatočná dostupnosť materiálu môže spôsobiť oneskorenia v harmonograme výstavby, zvýšenie nákladov a zároveň zintenzívniť environmentálne vplyvy spojené s ťažbou, dopravou a manipuláciou s násypovým materiálom.

V ďalších stupňoch projektovej prípravy bude potrebné podrobne analyzovať aktuálne kapacity jednotlivých lomov, preveriť dostupnosť surovinových zdrojov a zabezpečiť optimalizáciu prepravných trás a harmonogramu dovozu materiálu v súlade s požiadavkami na ochranu životného prostredia a minimalizáciu vplyvov na dotknuté územie.

Humusová vrstva z pozemkov, ktoré budú trvalo zabrané počas výstavby, bude využitá na úpravu svahov a ich zatrávnenie. Zvyšná zemina bude odovzdaná poľnohospodárom podľa ich požiadaviek.

Nasledujúca tabuľka č. 10 zobrazuje celkový prehľad zemných prác v rámci jednotlivých úsekov.

Tabuľka 10 Celkový prehľad plochy pre zemné práce a vozovku

Variant G		Plocha (m ³)
Úsek I.	Zemné práce diaľnice D1	
	- výkop	1 579 120
	- násyp	2 187 529
	- dovoz nedostatku do násypu	-608 409
	Spolu zemné práce (výkop+násyp):	3 766 650
	Vozovka	
	- asfaltová vozovka (mimo mostov)	282 087
Úsek II.	Zemné práce diaľnice D1	
	- výkop	703 675
	- násyp	3 508 628
	- dovoz nedostatku do násypu	-2 804 953
	Spolu zemné práce (výkop+násyp):	4 212 302
	Vozovka	
	- asfaltová vozovka (mimo mostov)	555 089
Úsek III.	Zemné práce diaľnice D1	
	- výkop	28 089
	- násyp	591 898
	- dovoz nedostatku do násypu	-563 809
	Spolu zemné práce (výkop+násyp):	619 987
	Vozovka	
	- asfaltová vozovka (mimo mostov)	524 237
Úsek IV.	Zemné práce diaľnice D1	
	- výkop	457 135
	- násyp	1 466 372
	- dovoz nedostatku do násypu	-1 009 237
	Spolu zemné práce (výkop+násyp):	1 923 507
	Vozovka	
	- asfaltová vozovka (mimo mostov)	359 710
Variant "G" celkom výkop		2 768 019
Variant "G" celkom násyp		7 754 427
Variant "G" celkom dovoz nedostatku mat.		-4 986 408
Variant "G" celkom plocha vozovky		1 721 123

Suroviny potrebné pre výstavbu budú zabezpečené dodávateľskými organizáciami v potrebnom množstve. Údaje o dodávateľskom zabezpečení resp. subdodávateľoch, vyplývajúcich z navrhovanej činnosti bude spresnené po ukončení výberových konaní. Všeobecné technické požiadavky sú dané technickými normami súvisiacimi s použitými materiálmi a vykonanými prácami. Ich dodržiavanie je pre bezpečnosť a kvalitu vykonaných prác nevyhnutnou podmienkou. Všetky zložky materiálu (výkopy, stavebný materiál) pre výstavbu budú v príslušnom priestore parciel, na ktorých budú umiestnené stavebné objekty.

Počas prevádzky

Počas samotnej prevádzky diaľnice sa jedná o spotrebu materiálov súvisiacich s údržbou a zabezpečením bezpečnosti a plynulosti premávky. Predpokladá sa spotreba pohonných látok, olejov a mazív pre mechanizmy údržby. Približne sa očakáva, že každý stroj spotrebuje 3 tony týchto surovín ročne. Množstvo surovín potrebných na opravy a údržbu (ako betón, asfalt, zvodidlá, farby a pod.) sa bude dať určiť až podľa rozsahu týchto činností.

Okrem toho bude potrebné zahrnúť aj spotrebu posypového materiálu pre zimnú údržbu. Chemické posypové materiály, ako chlorid sodný, chlorid vápenatý a chlorid horečnatý, sa budú používať v množstve približne 1,2 kg na m² pri 60-70 zásahoch za zimu.

6.1.4. ENERGETICKÉ ZDROJE

Elektrická energia a vykurovanie, chladenie a vetranie

Počas výstavby

Počas výstavby sa uvažuje s využitím elektrickej energie hlavne pre napájanie mechanizácie. Elektrická energia bude čerpaná z lokálnych prípojek pre inžinierske siete, ktoré budú k dispozícii na navrhovaných plochách pre stavebné dvory. Stavebné dvory budú mať samostatné prípojky na elektrické vedenie (vlastný zdroj TS).

Presná spotreba elektrickej energie bude známa po rozpracovaní projektu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie a určení presných nárokov pre odber elektrickej energie.

Počas prevádzky

Celkové elektrické napojenie stavby počas prevádzky sa uvažuje nasledovne pre:

- odpočívadlo Michalovce napojenie el. cca 400 kW
- SSÚD Michalovce napojenie el. cca 600 kW
- odpočívadlo Vyšné Nemecké napojenie el. cca 400 kW
- SSÚD Vyšné Nemecké napojenie el. cca 500 kW

Presná spotreba elektrickej energie bude známa po rozpracovaní projektu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie a určení presných nárokov pre odber elektrickej energie.

Plyn

Počas výstavby

Zabezpečenie zemným plynom počas výstavby areálu navrhovanej činnosti sa nepredpokladá.

Počas prevádzky

S využitím plynu v projekte sa počas prevádzky navrhovanej činnosti neuvažuje.

6.1.5. DOPRAVNÉ RIEŠENIE

Počas výstavby

Pre prístupové a obslužné komunikácie sa v maximálnej miere využije existujúca cestná sieť. Stavebné dvory budú napojené na cesty I., II. alebo III. triedy. Prejazdy dopravných a stavebných mechanizmov cez obývané územie dotknutých obcí budú obmedzené v čo v najväčšej miere.

Počas výstavby navrhovanej činnosti budú na hodnotenom území zvýšené nároky na existujúce miestne komunikácie v súvislosti so staveniskovou dopravou. Dĺžka využívania existujúcich ciest a ich zaťaženie bude závislá od lokalít, z ktorých bude stavba zásobovaná stavebným materiálom a surovinami.

V rámci realizácie stavebných prác bude nevyhnutné vybudovať dočasné prístupové komunikácie k jednotlivým častiam stavby. Po ukončení výstavby bude nutné obnoviť poškodené kryty vozoviek existujúcich komunikácií, ktoré boli počas výstavby využívané.

Všetky prístupové trasy na stavenisko budú v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie presne definované a pred začatím stavebných prác prerokované s príslušnými orgánmi a organizáciami v súlade s platnou legislatívou. Cieľom bude minimalizovať negatívne vplyvy na dopravnú infraštruktúru a zabezpečiť bezpečný a plynulý pohyb stavebnej aj verejnej dopravy.

Umiestnenie predpokladaných stavebných dvorov:

- začiatok úseku (ZÚ) Bidovce pri ceste II/576
- km 6,5 Košický Klečenov (nad obcou)
- km 10,0 Dargov
- km 21 Parchovany / Dvorianky pri ceste I/79
- km 28 Moravany/Bánovce n.O. pri ceste II/554
- km 36-38 Michalovce pri ceste I/18
- km 46 Zalužice pri ceste
- km 60 Sobrance
- koniec úseku (KÚ) Vyšné Nemecké

Pre navrhovanú činnosť bude potrebné vypracovať postup výstavby s ohľadom na dopravné požiadavky a práce na stavbe, kde bude bližšie špecifikované dopravné riešenie počas výstavby.

Počas prevádzky

Súčasťou prevádzky diaľnice budú aj dve odpočívadlá v Michalovciach a vo Vyšnom Nemeckom.

Odpočívadlo Michalovce

Súčasťou stavby je v zmysle koncepcie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách SR navrhované jednostranné veľké odpočívadlo Michalovce kategórie „B“ napojené z oboch dopravných smerov. Odpočívadlo sa nachádza v blízkosti mesta Michalovce v rámci II. úseku. Lokalita odpočívadla Michalovce sa nachádza v priestore mostných objektov na diaľnici umožňujúcich kríženie dopravných smerov na odpočívadlo a SSÚD bez potreby ďalších mostných objektov.

Z hľadiska dopravného riešenia bude mať odpočívadlo:

- Plochu pre čerpaciu stanicu pohonných hmôt na vstupe na odpočívadlo
- Odstavené plochy pre 67 osobných vozidiel vrátane státi pre dobíjanie elektromobilov
- Odstavné plochy pre 10 autobusy a 3 karavany
- Odstavné plochy pre 33 nákladných vozidiel
- Plochy pre kontrolu Polície
- Objekt pre čistenie nákladných vozidiel od snehu a ľadu

Odpočívadlo Vyšné Nemecké

Súčasťou stavby je v zmysle koncepcie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách SR navrhované jednostranné veľké **odpočívadlo Vyšné Nemecké** pred štátnou hranicou SR/Ukrajina kategórie „A“ napojené z oboch dopravných smerov s chráneným a kontrolovaným parkoviskom pre nákladné vozidlá.

Z hľadiska dopravného riešenia bude mať odpočívadlo:

- Plocha pre čerpaciu stanicu pohonných hmôt na vstupe na odpočívadlo
- Odstavené plochy pre 67 osobných vozidiel vrátane státi pre dobíjanie elektromobilov
- Odstavné plochy pre 10 autobusy a 3 karavany
- Odstavné plochy pre 30 nákladných vozidiel
- Parkovisko pre 174 nákladných vozidiel – chránené a kontrolované
- Plochy pre kontrolu Polície
- Objekt pre čistenie nákladných vozidiel od snehu a ľadu

6.1.6. NÁROKY NA PRACOVNÉ SILY

Počas výstavby

Výstavba navrhovanej činnosti sa bude zabezpečovať dodávateľským spôsobom. Počet pracovníkov počas výstavby závisí od organizácie práce dodávateľa, ktorý v tejto etape rozpracovania projektovej dokumentácie nie je známy. Dodávateľ si sám zabezpečí potrebné pracovné sily na výstavbu navrhovanej činnosti.

Počas prevádzky

Počas prevádzky budú zdrojom pracovných príležitostí činnosti zabezpečujúce údržbu a bezpečnosť prevádzky diaľnice.

6.1.7. VÝZNAMNÉ TERÉNNE ÚPRAVY A ZÁSAHY DO KRAJINY

Pred začatím výstavby stavebník NDS, a.s. Bratislava zabezpečí vykúpenie všetkých pozemkov, na ktorých sa bude stavať (trvalý záber). Ďalej zmluvne vysporiada pozemky, ktoré budú používané počas stavby (dočasný záber a ročný záber) a odovzdá stavenisko zhotoviteľovi stavby.

V rámci prípravy územia na výstavbu bude potrebné v koridore stavby, v rámci trvalého a dočasného záberu, odstrániť stromovú a krovitú vegetáciu z trasy. Dôjde k výrubu drevín na nelesných a lesných pozemkoch. Z uvedeného dôvodu bola vykonaná inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa (mimo lesné pozemky), z ktorej vyplýva, že z trasy budúcej diaľnice D1 a ďalších objektov stavby bude potrebné odstrániť celkovo 24 200 ks stromov (mimo lesa) a 95 000 m² krovitých porastov.

Tabuľka 11 Celkový záber NDV a LP

Variant	Dĺžka (km)	Celkový záber (ha)		Spolu (ha)
		NDV	Lesné pozemky	
Variant 1	72,019 80	36,58	33,29	69,87

V nasledovnej tabuľke sú uvedené celkové zábery plôch NDV a lesných pozemkov.

Tabuľka 12 Celkové zábery plôch NDV a lesných pozemkov

Variant 1	NDV = nelesná drevinová vegetácia							lesné pozemky (LP)
	plošná			líniová				
	porasty s charakterom lesa mimo LP	porasty krovín	zhluky, remízky, háje	sprievodné porasty vodných tokov	sprievodné porasty komunikácií	zarastené medze	vetrolamy, aleje	
Záber (m ²)	85 200	103 300	16 600	142 500	8 000	4 500	5 700	332 900
Spolu (ha)	20,51			16,07				33,29

6.2. ÚDAJE O VÝSTUPOCH

6.2.1. OVZDUŠIE

Emisie počas výstavby

V procese výstavby sa pri líniových stavbách predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Bude potrebné udržiavať prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť pre

staveniskovú dopravu, v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší, presahujúcich povolené limity. Zhotoviteľ stavby musí postupovať podľa bezpečnostných štandardov, plánu organizácie výstavby a príslušných predpisov aby dôsledne pristupoval k obmedzeniu prašnosti (v rozsahu manipulačných plôch ide najmä o vlhčenie, čistenie, kropenie...). Podrobnosti sú charakterizované v prílohe č. 3 k vyhláške MŽP SR č. 254/2023 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti II. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.

Hlavné plošné zdroje predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou diaľnice, teda ide o plošné zdroje znečistenia ovzdušia dočasného charakteru: stavenisko, stavebné dvory a zariadenia staveniska, dočasné skládky ornice a stavebného materiálu, likvidované, resp. rekonštruované cesty I., II. a III. triedy, poľné a lesné cesty a obchádzky. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Intenzita a plošný rozsah závisí od počtu súčasne otvorených stavebných úsekov.

Emisie počas prevádzky

Diaľnica D1 sa v budúcnosti stane novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia z dopravy v danej oblasti. Automobilová doprava je v zmysle zákona č. 146/2023 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov klasifikovaná ako mobilný zdroj.

Pre posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na kvalitu ovzdušia v okolí trasy diaľnice D1, bola vypracovaná Rozptylová štúdia (vypracovaná k multimodálnej štúdii realizovateľnosti).

Automobilová doprava významne ovplyvní kvalitu ovzdušia v posudzovanom území. Kritériom pre výber znečisťujúcich látok bola existencia imisných limitov v národnej legislatíve a dostupnosť emisných faktorov v metodikách používaných v EÚ pre výpočet emisií o automobilovej doprave. V prvom rade sa jedná o suspendované častice PM₁₀, PM_{2.5} a benzo[a]pyrén, ktoré je možné v nadväznosti na existujúcu imisnú koncentráciu a potenciál produkcie automobilovou dopravou považovať pri dopravných stratégiách obecné za prioritné polutanty. Z hľadiska uvedených kritérií sú významným polutantom tiež celkové oxidy dusíka NO_x a oxid dusičitý NO₂.

Zhrnutie rozptylovej štúdie

Vyhláška MŽP SR č. 250/2023 Z. z. o kvalite ovzdušia (ďalej len „vyhláška MŽP SR č. 250/2023 Z. z.“) zosúladená s právnymi predpismi EÚ udáva limitné hodnoty škodlivých látok v ovzduší uvedené v nasledovnej tabuľke č. 35. Prípustné hodnoty sú uvedené v prílohe č. 1 časť B (Limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí a termíny ich dosiahnutia) k vyhláške MŽP SR č. 250/2023 Z. z.

Na znečistenie ovzdušia v okolí bude mať vplyv aj ostatná komunikačná sieť spolu s parkovacími plochami, účelovými komunikáciami a priemyslom okolia, ktoré neboli vo výpočte zohľadnené. Hodnoty koncentrácií sú zisťované v osi nových komunikácii a vo vzdialenosti 50 m od riešených komunikácií. Realizáciou diaľnice dôjde k presunu dopravy z existujúcich ciest, čo ovplyvní imisnú záťaž v jej bezprostrednom okolí. Vo väčších vzdialenostiach od riešeného dopravného koridoru nebude vplyv imisií taký výrazný, pretože s rastúcou vzdialenosťou od osi komunikácie hodnoty imisného príspevku rapídne klesajú.

Vo vybraných referenčných úsekoch v zmysle dopravno-inžinierskych údajov boli zisťované koncentrácie vybraných škodlivín pre stanovenie ich imisného príspevku na jednotlivých dopravných úsekoch. V nasledujúcich tabuľkách sú zosumarizované výpočty vybraných exhalátov vo vzdialenostiach 0 m a 50 m, pričom tabuľky uvádzajú výsledné hodnoty:

Výpočty v osi komunikácie

Tabuľka 13 Priemerné ročné koncentrácie v osi komunikácie

Variant G úsek	Priemerné ročné koncentrácie				
	CO	SO ₂	PM ₁₀	NO ₂	benzén
	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³
1	21.90	2.50	0.40	13.20	0.60
2	21.90	2.50	0.40	13.20	0.60
3	15.10	1.70	0.30	11.20	0.40
4	13.00	1.50	0.20	10.50	0.40
5	6.30	0.70	0.10	7.40	0.20
6	6.10	0.70	0.10	7.30	0.20
7	6.70	0.80	0.10	7.60	0.20
8	2.80	0.30	0.00	4.90	0.10

Výpočty vo vzdialenosti 50 m od osi komunikácie

Tabuľka 14 Priemerné ročné koncentrácie vo vzdialenosti 50 m od osi komunikácie

Variant G úsek	Priemerné ročné koncentrácie				
	CO	SO ₂	PM ₁₀	NO ₂	benzén
	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³
1	7.60	0.90	0.10	8.60	0.20
2	7.60	0.90	0.10	8.60	0.20
3	5.50	0.60	0.10	7.50	0.20
4	4.50	0.50	0.10	6.80	0.10
5	2.20	0.30	0.00	4.80	0.10
6	2.10	0.20	0.00	4.70	0.10
7	2.30	0.30	0.00	5.00	0.10
8	0.90	0.10	0.00	3.10	0.00

Na základe zistených skutočností je však možné konštatovať, že prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu

k obydliam a k príslušnému životnému prostrediu prekračované, a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Obyvatelia okolitých obcí nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre.

V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že riešený variant trasy nevykazuje prekračovanie limitných hodnôt v zmysle platnej legislatívy a nie je vyvolaná ani potreba návrhu opatrení.

6.2.2. VODY

Počas výstavby

Splašková voda zo stavenísk (stavebných dvorov) bude zvedená do septiku s objemom navrhnutým podľa priemerného denného počtu osôb a charakteru odpadových vôd. Septik je bezodtokový, vybavený prístupovým poklopom pre pravidelnú kontrolu a odvoz vyčerpaného kalu. Návrh jeho objemu, konštrukcie a vzdialenosti od zdrojov vody bude upresnený vo ďalších fázach projektovej dokumentácie.

Počas výstavby diaľnice D1 môže dôjsť k znečisteniu povrchových a dažďových vôd v dôsledku pohybu nákladných automobilov, práce stavebných strojov, technologických procesov samotnej výstavby a splavenín z terénu (zemina, rozpustené a nerozpustené látky). K znečisteniu podzemných vôd môže dochádzať pri hĺbení zárezov v dôsledku drenážneho efektu, ako aj pri čistení spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistení prístupových ciest, mechanizmov a vozidiel pred výjazdom na verejné komunikácie, či v dôsledku drobných alebo havarijných únikov pohonných hmôt a iných znečisťujúcich látok.

Počas prevádzky

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti počas prevádzky vznikne odpadová splašková voda iba pri objektoch odpočívadiel a na vysunutých pracoviskách vo Vyšnom Nemeckom a Michalovciach. Technická špecifikácia a jej napojenie bude bližšie špecifikované v ďalších fázach projektovej dokumentácie.

Odvedenie zrážkových vôd z vozovky diaľnice a rýchlostnej cesty je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom do odvodňovacích zariadení. Z vozovky pruhu skloneného k strednému deliacemu pásu ako aj z jazdného pásu s priečnym sklonom ku krajnici, bude zrážková voda zachytená do štrbinových žlabov alebo rigolov a následne po prečistení do diaľničnej kanalizácie. Po zachytení neextrahovateľných látok v odlučovačoch ropných látok je voda vyústená do pozdĺžnych odvodňovacích priekop a následne priamo do retenčných nádrží navrhovaných popri telese diaľnice a ďalej do vodných tokov. Priekopy po oboch stranách diaľnice sú navrhované ako dláždené trojuholníkové – spevnené betónovými tvárnicami ukladanými do betónového lôžka. Zrážková voda z telesa diaľnice je odvedená prostredníctvom pozdĺžnych odvodňovacích priekop priamo do vodných tokov alebo retenčných nádrží. Odvodnenie pláne vozovky je zabezpečené jej priečnym sklonom min. 3,0%. Zemná pláň je v záreze vyvedená do pozdĺžnej drenáže DN 200 a v násype je vyvedená

na svah násypu. V úseku so zárubnými múrmi je v nespevnenej krajnici navrhnutá hĺbková drenáž.

Na základe požiadavky navrhovateľa – NDS, a. s. je v ostatných rokoch pri projektoch diaľnic a rýchlostných ciest diaľničná kanalizácia dimenzovaná na 15 min. privalový dážď s rezervou 25 %. To v skutočnosti znamená použitie kanalizačného potrubia s väčším priemerom (namiesto DN500 – použiť DN600 alebo namiesto DN300 použiť DN400).

V zimnom období, v dôsledku posypu vozovky, môže dôjsť k zvýšeniu koncentrácií mangánu, železa a chloridov. V prípade úniku ropných látok môžu byť prekročené limity pre organické mikropolutanty (NEL). Znečistenie vôd z cestnej dopravy môže výnimočne vzniknúť aj v dôsledku dopravnej nehody alebo nevhodnej manipulácie s nebezpečnými látkami a materiálmi. Takýmto situáciám je možné predchádzať, prípadne ich účinne eliminovať, prostredníctvom preventívnych a technických opatrení, ako sú zvodidlá, kanalizácia, odlučovače ropných látok a iné.

V prípade havárie ovplyvňujúcej kvalitu vôd je potrebné postupovať v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 200/2018 Z. z., ktorá upravuje nakladanie so znečisťujúcimi látkami, obsah havarijného plánu a postupy pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.

Tabuľka 15 Prehľad odvodnenie diaľnice - variant "G"

Staničenie	Odvodňovaný úsek D1	Vyústenie do toku	Retencia:	Odhadovaný objem ret. (m³)	Zachytávanie:	Odhadované vyústenie (l/s)	Dĺžka kan. D1 (m)	Dĺžka vyústenia kan. (m)
km 0,5	ZÚ - km 7,5	Svinický potok	Áno	4 600	ORL - 5 mg/L	120	7 500	150
km 13,2	7,5 - 13,2	melioračný kanál	Áno	3 500	ORL - 5 mg/L	120	5 700	980
km 22	13,2 - 20,7	melioračný kanál	Áno	4 600	ORL - 5 mg/L	120	7 500	60
km 23	20,7 - 25,3	melioračný kanál	Áno	2 800	ORL - 5 mg/L	120	4 600	60
km 26,7	25,3 - 29,9	Stredný potok	Áno	2 800	ORL - 5 mg/L	120	4 600	600
km 33,2	29,9 - 35,8	potok Duša	Áno	3 600	ORL - 5 mg/L	120	5 900	300
km 35,6	35,8 - 36,8	rieka Laborec	Áno	700	ORL - 5 mg/L	120	2 500	500
km 36,8	35,6 - 36,8	rieka Laborec	Áno	800	ORL - 5 mg/L	120	1 200	610
km 42,7	36,8 - 42,7	Zalužický kanál	Áno	3 600	ORL - 5 mg/L	120	5 900	60
km 71,5	71 - 72	melioračný kanál	Áno	700	ORL - 5 mg/L	120	1 000	60
			Spolu:	27 700		Spolu:	46 400	3 380

6.2.3. ODPADY

Odpady vznikajúce počas výstavby

V zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov sú odpady vznikajúce výstavbou navrhovanej činnosti zaradené nasledovne:

Tabuľka 16 Odhadované odpady vznikajúce počas výstavby

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
02 01 03	odpadové rastlinné pletivá	O
02 01 07	odpady z lesného hospodárstva	O
03 01 04	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy obsahujúce nebezpečné látky	N
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
06 13 99	odpady inak nešpecifikované	
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá, alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
08 04 09	odpadové lepidlá a tesniace materiály obsahujúce organické rozpúšťadlá, alebo iné nebezpečné látky	N
08 04 10	odpadové lepidlá a tesniace materiály iné ako uvedené v 08 04 09	O
10 13 11	odpady z kompozitných materiálov na báze cementu iné ako uvedené 10 13 09 a 10 13 10	O
10 13 14	odpadový betón a betónový kal	O
12 01 01	piliny a triesky zo železných kovov	O
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 03	piliny a triesky z neželezných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 13	odpady zo zvarovania	O
13 05	odpady z odľučovačov oleja z vody	N
13 08 02	iné emulzie	N
13 08 99	odpady inak nešpecifikované	
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 07	obaly zo skla	O
15 01 09	obaly z textilu	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 01 11	kovové obaly obsahujúce nebezpečný tuhý pórovitý základný materiál (napr. azbest) vrátane prázdnych tlakových nádob	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály, inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N

15 02 03	absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O
16 02	odpady z elektrických a elektronických zariadení	N/O
17 01 01	betón	O
17 01 02	tehly	O
17 01 03	Škridly a obkladový materiál a keramika	O
17 01 06	zmesi alebo oddelené zložky betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky	N
17 01 07	zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
17 02 01	drevo	O
17 02 02	sklo	O
17 02 03	plasty	O
17 02 04	sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 03 02	bituménové zmesi iné ako uvedené 17 03 01	O
17 04 01	meď, bronz, mosadz	O
17 04 02	hliník	O
17 04 03	olovo	O
17 04 04	zinok	O
17 04 05	železo a oceľ	O
17 04 06	cín	O
17 04 07	zmiešané kovy	O
17 04 09	kovový odpad kontaminovaný nebezpečnými látkami	N
17 04 10	káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	N
17 04 11	káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
17 05 03	zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 05	výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05*	O
17 05 07	štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
17 05 08	štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O
17 06 01	izolačné materiály obsahujúce azbest	N
17 06 03	iné izolačné materiály obsahujúce pozostávajúce z nebezpečných látok, alebo obsahujúce nebezpečné látky	N
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 06 05	stavebné materiály obsahujúce azbest	N
17 08 01	stavebné materiály na báze sadry kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 08 02	stavebné materiály na báze sadry iné ako uvedené v 17 08 01	O
17 09 03	iné odpady zo stavieb a demolácií vrátane zmiešaných odpadov obsahujúce nebezpečné látky	N
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
----------	-------------------------	---

* - výkopová zemina nebude odpadom, bude využitá na terénne úpravy/ spätný zásyp / oporné múry v mieste vzniku prípadne v inej lokalite

Odpady budú na stavenisku vznikať pri týchto činnostiach:

- demolácie nehnuteľností
- demolácie súčasných konštrukcií a vozoviek
- odstránenie vegetácie
- preložky inžinierskych sietí
- budovanie mostov
- ukladanie jednotlivých vrstiev komunikácie
- dokončovacie práce
- prípadné riešenie havarijných situácií (únik ropných látok a iné).

Predpokladané množstvá odpadu vzniknuté počas výstavby pre celý úsek diaľnice:

Odstránenie stromov (mimo lesa):	24 200 ks
Odstránenie krovín:	95 000 m ²
Demolácie objektov (budovy, chatky a pod.):	28 100 m ² (64 910 ton)
Demolácie vozoviek:	37 250 m ² (24 590 ton)
Obnova vozoviek (frézovaný materiál):	200 000 m ² (44 000 ton)

Tabuľka 17 Odpady vznikajúce v priestore stavebného dvora

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
03 01 04	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy obsahujúce nebezpečné látky	N
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/ drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá, alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
12 01 01	piliny a triesky zo železných kovov	O
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 03	piliny a triesky z neželezných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 12	použité vosky a tuky	N
12 01 13	odpady zo zvarovania	O
13 01	odpadové hydraulické oleje	N
13 02	odpadové motorové, prevodové a mazacie oleje	N
13 03	odpadové izolačné oleje a oleje na prenos tepla a iné kvapaliny	N
13 08 02	iné emulzie	N
13 08 99	odpady inak nešpecifikované	
14 06 03	iné rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel	N

14 06 05	Kaly, alebo tuhé odpady obsahujúce iné rozpúšťadlá	N
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 07	obaly zo skla	O
15 01 09	obaly z textilu	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 01 11	kovové obaly obsahujúce nebezpečný tuhý pórovitý základný materiál (napr. azbest) vrátane prázdnych tlakových nádob	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály, vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 03	absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O
16 01 03	opotrebované pneumatiky	O
16 01 07	olejové filtre	N
16 02	odpady z elektrických a elektronických zariadení	
16 06	batérie a akumulátory	
20 01 01	papier a lepenka	O
20 01 02	sklo	O
20 01 08	biologický rozložiteľný kuchynský a reštauračný odpad	O
20 01 10	šatstvo	O
20 01 11	textílie	O
20 01 21	žiarivky a iný odpad obsahujúci ortuť	N
20 01 38	drevo iné ako uvedené v 20 01 37	O
20 01 39	plasty	O
20 01 40	kovy	O
20 02 01	biologický rozložiteľný odpad	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
20 03 04	kal zo septikov	O

Legenda:

- O – ostatný odpad (nie nebezpečný)
- N – nebezpečný odpad

Na stavebných dvoroch budú vznikať odpady pri nasledujúcich činnostiach:

- príprava stavebných komponentov
- natieranie konštrukcií
- bežná údržba stavebných mechanizmov
- prevádzka zariadení stavby a hygienických zariadení pre pracovníkov

➤ skladovanie materiálu.

Podľa § 77 ods. 2 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákona o odpadoch“) je pôvodcom odpadu, ak ide o odpady vznikajúce pri stavebných prácach a demolačných prácach vykonávaných v sídle alebo mieste podnikania, organizačnej zložke alebo v inom mieste pôsobenia právnickej osoby – podnikateľa, je právnická osoba – podnikateľ, pre ktorú sa tieto práce v konečnom štádiu vykonávajú. Pôvodca odpadu zodpovedá za nakladanie s odpadmi a plní povinnosti podľa § 14 zákona o odpadoch. Spôsob nakladania s odpadom bude zabezpečený zberom odpadu kontajnermi (nutné dodržiavanie zhodnocovania vrátane triedenia na stavbe podľa platnej legislatívy).

Odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa budú prechodne zhromažďovať v kontajneroch alebo na zabezpečených plochách oddelene podľa kategórie a druhu.

Kontajnery a miesta zhromažďovania odpadov budú riadne označené názvami, číselnými kódmi druhov odpadov a kategóriou podľa katalógu odpadov.

Kontajnery pre nebezpečný odpad budú opatrené identifikačnými listami nebezpečných odpadov a označené patričnými symbolmi nebezpečnej vlastnosti podľa osobitných predpisov.

Zhromaždené odpady budú priebežne po dosiahnutí technicky a ekonomicky optimálneho množstva odvážané oprávnenou osobou mimo areálu staveniska k ďalšiemu zhodnoteniu resp. ich zneškodneniu. Tento postup bude zmluvne zabezpečený so všetkými súvisiacimi náležitosťami.

Počas nakladania s odpadmi bude dodávateľ stavby rešpektovať a dôsledne plniť podmienky vyplývajúce z platnej legislatívy.

Zeminu z výkopov bude možné po prehodení jej kvality použiť na terénne úpravy v rámci areálu navrhovanej činnosti, prebytková zemina sa môže ponúknuť na použitie mimo staveniska, prípadne sa zabezpečí jej uloženie na skládku.

Počas nakladania s odpadmi bude dodávateľ stavby rešpektovať a dôsledne plniť podmienky vyplývajúce z platnej legislatívy.

Uvedené zoznamy odpadov sú predpokladané a budú upresnené a podrobne špecifikované podľa skutočného stavu v ďalších fázach projektovej dokumentácie.

Po ukončení výstavby vybraný dodávateľ / dodávatelia v spolupráci s investorom stavby, predložia na oddelenie príslušného orgánu štátnej správy, ku kolaudačnému konaniu evidenciu odpadov zo stavby, ohlásenie o stavebnom odpade, doklady o ich zhodnotení/zneškodnení a zmluvu na odvoz a zneškodňovanie komunálneho odpadu.

Odpady vznikajúce počas prevádzky

V zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z.,

ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov sú odpady vznikajúce prevádzkou navrhovanej činnosti zaradené nasledovne:

Počas prevádzky budú hlavným zdrojom odpadov údržba a čistenie posudzovaného úseku. Tieto činnosti je možno podrobnejšie charakterizovať nasledovne:

- čistenie vozovky
- čistenie kanalizácie a dažďových vpustí
- drobné úpravy komunikácie a svahov cesty
- údržba cesty v zimnom období
- čistenie retenčných nádrží a ORL
- orezávanie a údržba zelene v priestore križovatiek a krajniciach.

Tabuľka 18 Odhadované odpady vznikajúce počas prevádzky

Číslo druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
02 01 03	odpadové rastlinné pletivá	O
13 05 02	kaly z odlučovačov oleja z vody	N
13 05 06	olej z odlučovačov oleja z vody	N
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok, alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 02 01	biologický rozložiteľný odpad	O
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O
20 03 06	odpad z čistenia kanalizácie	O

Legenda:

- O – ostatný odpad (nie nebezpečný)
- N – nebezpečný odpad

V súčasnom stave nie je možné definovať množstvá jednotlivých druhov odpadu. Celkovo z navrhovanej činnosti budú vznikať odpady, ktoré môžu vzniknúť počas servisu diaľnice alebo v prípade iných opráv.

Odvoz odpadu bude ihneď zabezpečený oprávnenou osobou, nakoľko v trase navrhovanej činnosti nie je priestor na uskladnenie odpadu.

Prevádzkovateľ bude pri ich zhromažďovaní a nakladaní s nimi rešpektovať a dôsledne dodržiavať podmienky vyplývajúce z platnej legislatívy, najmä zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

V prípade potreby odvozu nebezpečného odpadu, bude odpad odovzdaný zmluvne oprávnenej osobe na nakladanie s nebezpečným odpadom.

Opad z odlučovača ropných látok bude hneď po vyčistení odlučovača odvážaný oprávnenou firmou na jeho zneškodnenie.

Pri nakladaní s odpadmi budú rešpektované a dôsledne plnené podmienky vyplývajúce z platnej legislatívy.

6.2.4. HLUK A VIBRÁCIE

Počas výstavby

Hluk

Počas realizácie navrhovanej činnosti možno očakávať zvýšenie hluku, prašnosti a znečistenie ovzdušia spôsobené pohybom stavebných a montážnych mechanizmov v priestore realizácie zámeru. Tento vplyv však bude obmedzený na samotný priestor stavby a časovo obmedzený na dobu stavby.

Pre stavebnú činnosť možno uvažovať s nasledovnými orientačnými hodnotami akustického tlaku vo vzdialenosti 7 m od obrysu jednotlivých strojov:

- nákladné automobily 87 - 89 dB
- buldozér 86 - 90 dB
- zhutňovacie stroje 83 - 86 dB
- grader 86 - 88 dB
- bager 83 - 87 dB
- nakladače zeminy 86 - 89 dB.

Predbežne možno konštatovať, že počas výstavby intenzita hluku stavebných strojov, ktorá sa často približuje k intenzite 80 - 90 dB a vibrácie nimi spôsobené zhoršia pohodu pracovného prostredia v najbližšom okolí stavby.

V období stavebnej činnosti budú zdrojom hluku montážne mechanizmy a súvisiaca doprava na príľahlých komunikáciách. Tieto vplyvy budú mať lokálny charakter, obmedzený na samotný priestor stavby a časovo viazaný na obdobie výstavby. Kľúčovú úlohu pri rozšírení hluku zohráva aj umiestnenie prístupových ciest k stavbe diaľničnej križovatky a stavebných dvorov.

Ďalším významným zdrojom hluku bude prevádzka stavebných dvorov, kde budú umiestnené pomocné technológie. V tomto prípade budú hlavným zdrojom hluku prejazdy nákladných vozidiel, ktoré budú prevážať suroviny a hotové zmesi.

Súčasťou plánovania výstavby bude organizácia stavebných prác tak, aby neboli vyvolané kumulatívne účinky zdrojov generujúcich zvýšené hladiny hluku.

Vibrácie

Počas výstavby diaľnice sa predpokladá vznik vibrácií najmä pri zemných prácach, hutnení a doprave materiálu, pričom tieto vibrácie môžu dočasne ovplyvniť stavebné dvory a ich okolie; predpokladaný vplyv je však lokálny a časovo obmedzený na obdobie intenzívnych stavebných činností. Variant G bol navrhnutý tak, aby trasa diaľnice prechádzala mimo obývaných oblastí.

Počas prevádzky

Hluk

Prevádzka diaľnice D1 v navrhovaných parametroch a s predpokladanými intenzitami dopravy bude predstavovať významný nový zdroj hluku z dopravy. Výstavbou diaľnice dôjde k prerozdeleniu dopravy medzi pôvodnú cestu I/12 a novonavrhovanú diaľnicu D1, čo bude mať za následok zmenu hlukovej záťaže územia. Očakáva sa, že na pôvodných komunikáciách, ktoré prechádzajú zastavanými časťami dotknutých obcí, dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Zároveň však dôjde k rozšíreniu vplyvu dopravného hluku do širšieho územia vrátane lokalít, v ktorých doteraz pôsobenie tohto zdroja hluku nebolo významné.

Pre potreby identifikácie hlukovej záťaže počas prevádzky posudzovaného úseku diaľnice D1 bola vypracovaná hluková štúdia (súčasť multimodálnej štúdie realizovateľnosti). V rámci tejto štúdie bolo definované chránené územie pre účely hodnotenia hluku vo vonkajšom prostredí v súlade s požiadavkami vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí (ďalej ako „vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.“) a vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí (ďalej ako vyhláška MZ SR č. 237/2009 Z. z.).

Na základe výsledkov predikcie hluku prezentovaných v hlukovej štúdii možno konštatovať, že v určitých úsekoch plánovanej diaľnice, kde predpokladané hladiny hluku prekračujú prípustné hygienické limity pre deň, večer a noc, je nevyhnutné realizovať protihlukové stavebno-technické opatrenia. Medzi takéto opatrenia patrí výstavba protihlukových stien.

Po realizácii týchto opatrení budú vo všetkých posudzovaných úsekoch diaľnice dodržané prípustné hodnoty hluku stanovené platnou legislatívou, čím bude zabezpečená ochrana obyvateľstva a ostatných chránených objektov pred nadmerným hlukom z cestnej dopravy.

Na základe vyššie uvedeného sú vzhľadom na situovanie diaľnice v zastavanom území v dotyku s ním resp. v dotyku s chráneným územím navrhované protihlukové steny, ktorých rozsah môže byť vyšší ako uvažuje hluková štúdia z dôvodu naznačenia „systémového“, t. j. ideového dlhodobého riešenia. Ich presná poloha, rozsah bude predmetom ďalších stupňov dokumentácie. Protihlukové steny sú navrhované ako pohltivé na korune diaľnice alebo ciest,

na mostoch ako pohltivé s kombináciou priehľadných odrazových stien.

Tabuľka 19 Návrh protihlukových stien

Variant G	dĺžka PHS (m)	výška PHS (m)
km 2,0 L	2 000	3,0
km 6 L	1 300	3,0
km 12 P	2 200	3,0
km 15,5 P	1 600	4,0
km 18,5 L	1 500	4,0
km 21 P	2 500	4,0
km 27 P	1 500	4,0
km 36 L	1 500	4,0
km 36 P	1 800	4,0
km 37 P	2 200	4,0
km 41 P	1 700	4,0
km 41 L	1 300	4,0
km 44 L	2 000	4,0
km 48,5 L	1 700	4,5
km 61 P	1 600	4,0
km 61 L	1 600	4,0
km 67,5 L	1 300	4,0
km 70,5 P	1 500	4,0
Celkom	30 800	m

Vibrácie

Predpokladá sa, že jediným zdrojom vibrácií počas prevádzky bude doprava. Pre účely vypracovania multimodálnej štúdie realizovateľnosti sa vypracovala Vibračná štúdia vplyvu navrhovanej činnosti, ktorá bola vypracovaná odborne spôsobilou osobou.

Zo záverov štúdie spracovateľ uviedol, že na základe poznania súčasnej situácie, vykonaných meraní a preštudovania dostupných podkladov bolo zistené, že na žiadnom zo zvolených meracích miest v súčasnosti nedochádza k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín vibrácií v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. Meracie miesta boli situované v minimálnej možnej vzdialenosti od chránených vnútorných priestorov v blízkosti navrhovaného variantu trasy diaľnice. Variant bol navrhnutý tak, aby trasa diaľnice prechádzala mimo obývaných oblastí. Merania, ktoré zohľadnili predpokladaný nárast vibrácií po sprevádzkovaní diaľnice D1, nepotvrdili prekročenie prípustných hodnôt. Toto konštatovanie sa však nevzťahuje na fázu výstavby, kedy bude nevyhnutné dodržiavať všetky legislatívne požiadavky na ochranu pred vibráciami a vykonávať pravidelné kontrolné merania. Vzhľadom na vzdialenosti diaľnice od posudzovaných objektov sa po jej uvedení do prevádzky nepredpokladá prekročenie prípustných hodnôt vibrácií vo vnútornom prostredí budov.

6.2.5. ŽIARENIE A INÉ FYZIKÁLNE POLIA

Počas výstavby a prevádzky sa predovšetkým predpokladá vyžarovanie svetelného žiarenia. Počas výstavby bude obmedzené na denné hodiny a osvetlenie stavebných dvorov, zatiaľ čo počas prevádzky bude okolie navrhovanej činnosti osvetlené najmä prechádzajúcimi vozidlami. Očakáva sa, že vibrácie nebudú mať takú intenzitu, ktorá by mohla mať negatívny vplyv na obyvateľstvo a tak isto na sústavu Natura 2000.

6.2.6. TEPLA, ZÁPACHY A INÉ VÝSTUPY

Šírenie zápachu a tepla v takých koncentráciách, že by dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody obyvateľov v najbližšom okolí nepredpokladáme. Zápachy budú vznikať v miestach stavebných dvoroch, miešacích centrách betónu a asfaltu a pri samotnej pokládke asfaltu.

6.2.7. VYVOLANÉ INVESTÍCIE

Pri posudzovanom variante dôjde k nasledovným očakávaným investíciám v súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti:

- preložky a úpravy inžinierskych sietí
- preložky a úpravy komunikácií
- výstavba mostných objektov
- rekultivácie, náhradná výsadba, vegetačné úpravy
- protihlukové steny
- záber PPF a LPF
- záber pôdy v chránených územiach
- prenájom a nákup pozemkov
- úpravy stavebných dvorov.

Bližšia špecifikácia bude upresnená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

7. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY A ZOZNAM VŠETKÝCH ROZHODNUTÍ, KTORÉ SÚ POTREBNÉ PRE VYDANIE POVOLENIA ALEBO JEHO ZMENY, ZNÁMYCH V ČASE PRÍPRAVY DOKUMENTÁCIE.

Pre navrhovaný zámer bude potrebné:

- konanie o stavebnom zámere v zmysle zákona č. 25/2025 Z. z. stavebný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov (Stavebný zákon).

8. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE PREDCHÁDZALO NIEKTORÉ Z KONANÍ PODĽA TOHTO ZÁKONA, KTORÉ S NÍM PRIAMO SÚVISILO; AK ÁNO, UVEDIE SA ČÍSLO A DÁTUM VÝSLEDKU KONANIA.

Navrhovanej činnosti nepredchádzalo žiadne iné z konaní podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ktoré by s ním súviselo nakoľko navrhovaná činnosť je nová činnosť.

9. TERMÍN ZAČATIA A SKONČENIA VÝSTAVBY A PREVÁDZKY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY.

Termín začatia výstavby:	3Q 2028
Termín ukončenia výstavby:	3Q 2031
Termín začatia prevádzky:	1Q 2030

10. SUBJEKTY KONANIA.

DOTKNUTÁ OBEC

Pre navrhovanú činnosť boli identifikované tieto dotknuté obce.

V okrese Košice – okolie:

- Svinica
- Ďurkov
- Košický Klečenov

V okrese Trebišov:

- Dargov
- Bačkov
- Višňov
- Parchovany
- Božčice – mestská časť Parchovany
- Sečovce
- Dvorianky

V okrese Michalovce:

- Tušice
- Moravany
- Rakovec nad Ondavou
- Suché
- Petrovce nad Laborcom
- Topoľany
- Stráňany – mestská časť Michalovce
- Vinné
- Zalužice

V okrese Sobrance:

- Hažín
- Zavadka
- Veľké Revištia
- Nižná Rybnica
- Ostrov

- Sejkov
- Orechová
- Jenkovce
- Nižné Nemecké
- Vyšné Nemecké

DOTKNUTÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ

Pre navrhovanú činnosť bol ako dotknutý samosprávny kraj identifikovaný:

- Košický samosprávny kraj

DOTKNUTÉ ORGÁNY

Pre navrhovanú činnosť boli identifikované tieto dotknuté orgány:

- Ministerstvo životného prostredia SR
- Ministerstvo dopravy SR
- Ministerstvo obrany SR
- Ministerstvo vnútra
- Úrad Košického samosprávneho kraja
- Okresný úrad Košice- okolie
 - odbor starostlivosti o životné prostredie,
 - odbor krízového riadenia
 - odbor pozemkový a lesný
 - odbor dopravy a pozemných komunikácií
 - odbor katastrálny
- Okresný úrad Trebišov
 - odbor starostlivosti o životné prostredie,
 - odbor krízového riadenia
 - odbor pozemkový a lesný
 - odbor dopravy a pozemných komunikácií
 - odbor katastrálny
- Okresný úrad Michalovce
 - odbor starostlivosti o životné prostredie
 - odbor krízového riadenia
 - odbor pozemkový a lesný
 - odbor dopravy a pozemných komunikácií
 - odbor katastrálny
- Okresný úrad Sobrance
 - odbor starostlivosti o životné prostredie
 - odbor krízového riadenia
 - odbor dopravy a pozemných komunikácií
 - odbor katastrálny
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach – okolie, Trebišove, Michalovciach a Sobranciach

- Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach – okolie, Trebišove a Michalovciach
- Krajský pamiatkový úrad Košice
- Dopravný úrad
- Letecký úrad SR

POVOĽUJÚCI ORGÁN

Pre navrhovanú činnosť boli identifikované tieto povoľujúce orgány:

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

REZORTNÝ ORGÁN

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

C. STRUČNÝ OPIS VHODNÝCH VARIANTOV PRESKÚMANÝCH NAVRHOVATEĽOM, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ K NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE PODĽA § 22 ODS. 2 A JEJ ŠPECIFICKÝM VLASTNOSTIAM A UVEDENIE HLAVNÝCH DÔVODOV VÝBERU ZVOLENÉHO VARIANTU S PRIHLIADNUTÍM NA VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE (NAPRÍKLAD SO ZRETEĽOM NA PROJEKTOVÉ RIEŠENIE, TECHNOLOGIU, UMIESTNENIE, VEĽKOSŤ A ROZSAH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY)

Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene sa predkladá v súlade s § 22 zákona č. 24/2006 Z. z. V rámci vypracovania Informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene sú vyhodnocované vplyvy na životné prostredie výhradne pre jeden variant trasy diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA (variant G na základe multimodálnej štúdie realizovateľnosti). Nakoľko predmetná stavba bola zaradená medzi projekty strategickej investície pod č. 28550/2024/SSD/94855-M zo dňa 20.11.2024 v súlade s rozhodnutím vlády Slovenskej republiky a na základe zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vzhľadom na štatút strategickej investície bol v predchádzajúcich stupňoch projektovej prípravy vybraný optimálny variant. Z uvedeného dôvodu sa v ďalšom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) nepredpokladá porovnávanie viacerých variantov (okrem nulového), ale posudzujú sa výhradne vplyvy variantu G, ktorý bol schválený ako jediný realizovateľný v súlade s cieľmi verejného záujmu, dopravnej stratégie Slovenskej republiky a záväzkov vyplývajúcich z členstva SR v Európskej únii (hlavne v súvislosti s budovaním transeurópskej dopravnej siete TEN-T).

Porovnaním s nulovým variantom, Variant G navrhovanej činnosti počíta s výstavbou diaľničného úseku, ktorý je navrhnutý ako štvorpruhová, smerovo rozdelená cestná komunikácia kategórie D 26,5/120 s celkovou dĺžkou 72,02 km. Zahŕňa celkovo 7 mimoúrovňových križovatiek (Bidovce, Dargov, Parchovany, Michalovce, Biela hore, Zalužice, Sobrance), dve odpočívadlá (Michalovce, Vyšné Nemecké), protihlukové steny s celkovou dĺžkou 24,8 km, mostné objekty s celkovou plochou 159 437 m².

Umiestnenie navrhovanej činnosti je v Košickom samosprávnom kraji, okresoch Košice – okolie, Trebišov, Michalovce a Sobrance. V katastrálnych územiach obcí: Svinica, Ďurkov, Košický Klečenov, Dargov, Bačkov, Višňov, Parchovany, Božčice, Sečovce, Dvorianky, Tušice, Moravany, Rakovec nad Ondavou, Suché, Petrovce nad Laborcom, Topoľany, Strážany, Vinné, Zalužice, Hažín, Zavadka, Veľké Revišťa, Nižná Rybnica, Ostrov, Sejkov, Orechová, Jenkovce, Nižné Nemecké, Vyšné Nemecké.

Nulový variant – bez realizácie stavby

Nulový variant predstavuje scenár, pri ktorom by nedošlo k realizácii navrhovanej výstavby diaľnice D1 v úseku Bidovce – štátna hranica SK/UA. V prípade zachovania nulového variantu by trasa diaľnice v predmetnom území neexistovala a dopravné napojenie východného Slovenska na štátnu hranicu s Ukrajinou by naďalej zabezpečovali existujúce cestné komunikácie nižších tried, predovšetkým cesty I. a II. triedy (napr. cesta I/19 a I/20).

Existujúca dopravná infraštruktúra v dotknutom regióne je v súčasnosti kapacitne aj technicky nevyhovujúca pre rastúce objemy dopravy, najmä v oblasti tranzitnej nákladnej dopravy medzi Slovenskou republikou a Ukrajinou. V prípade nenapojenia na diaľničnú sieť by zostal zachovaný súčasný stav s vysokou intenzitou dopravy prechádzajúcou centrami miest a obcí (Bidovce, Sečovce, Michalovce, Sobrance), čo by viedlo k pretrvávajúcim problémom s bezpečnosťou cestnej premávky, zvýšenou nehodovosťou, negatívnym vplyvom na životné prostredie (hluk, emisie, prašnosť) a zhoršovaním kvality života obyvateľov.

Zároveň by nulový variant znamenal neplnenie strategických cieľov Slovenskej republiky v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, nedostatočné zabezpečenie medzinárodného dopravného koridoru TEN-T a ohrozenie plynulosti hospodárskeho rozvoja východného Slovenska.

Nezrealizovanie stavby by tak malo dlhodobé negatívne dôsledky na:

- **dopravnú obsluhu regiónu,**
- **bezpečnosť dopravy,**
- **životné prostredie v intravilánoch miest a obcí,**
- **ekonomickú konkurencieschopnosť východného Slovenska,**
- **napojenie Slovenskej republiky na medzinárodnú dopravnú sieť.**

Z pohľadu ochrany životného prostredia by síce nulový variant priniesol zachovanie súčasného stavu krajiny bez zásahu novej líniovej stavby, avšak v reálnych podmienkach by ďalšie zvyšovanie dopravy po existujúcich cestách malo kumulatívne negatívne účinky na urbanizované územia, prírodné prostredie a kvalitu života obyvateľov.

Variant „G“ prekonáva horský priesmyk Dargov bez tunela pričom diaľnica je situovaná v súbehu s koridorom cesty I/19 na priesmyku. Variant cez priesmyk Dargov je situovaný v záreze s možnosťou realizácie ekoduktu v mieste kríženia s migračným biokoridorom. Prechádza údolím potoka Trnávka na mostných objektoch. Obec Dargov obchádza variant zo severnej strany s križovatkou a napojením na cestu I/19 východne od obce Dargov. Mesto Sečovce obchádza zo severnej strany vo väčšej vzdialenosti a prechádza územím Natura 2000 Ondavská rovina. Obec Parchovany obchádza z južnej strany kde je situovaná križovatka s cestou I/79. Mesto Michalovce obchádza tento variant zo severnej strany pričom obchádza severne aj obce Topoľany a Žabany. Severne od mesta Michalovce v mieste kríženia s cestou II/582 je situovaná križovatka Biela Hora s napojením dopravy smerom na Zemplínsku šíravu. Západne od obce Zalužice križuje cestu I/19 s mimoúrovňovou križovatkou. Mesto Sobrance obchádza diaľnica z južnej strany a k hraničnému priechodu je situovaná južne v súbehu s

cestou I/19. Variant prechádza cez územie Natura 2000 SKCHVU025 Slanské vrchy a SKCHVU037 Ondavská rovina.

Prevádzka navrhovanej činnosti bude spĺňať všetky platné právne predpisy a normy týkajúce sa ochrany životného prostredia, nakladania s odpadom, bezpečnosti a hygieny. Navrhovaný zámer rešpektuje širšie väzby územia, akceptuje prítomnosť dopravných trás. Realizácia navrhovanej činnosti v predmetnej lokalite neobmedzí žiadnu z jestvujúcich prevádzok a bude sociálno-ekonomickým prínosom. Navrhované riešenie zodpovedá súčasným technickým možnostiam a vyhovuje kritériám pre modernú realizáciu cestnej siete.

Podľa nižšie opísaných vplyvov v súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti z hľadiska celkového hodnotenia možno konštatovať, že navrhovaná činnosť má výrazné environmentálne vplyvy, ktoré sú v mnohých prípadoch významné a nepriaznivé, no predvídateľné a zmierniteľné prostredníctvom vhodných technických, vegetačných a organizačných opatrení. Súčasne ide o projekt s vysokým strategickým významom pre rozvoj regiónu a štátu, ktorého pozitívne spoločensko-ekonomické prínosy vyvažujú niektoré negatívne environmentálne aspekty. Kľúčovým faktorom pre udržateľnosť a prijateľnosť projektu bude dôsledná realizácia navrhnutých kompenzačných a ochranných opatrení a monitoring vplyvov počas výstavby aj prevádzky.

Na základe vyššie uvedeného odporúčame realizáciu Variantu „G“.

D. OPIS PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY NA ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE TÝCH, KTORÉ NIE SÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ, A TÝCH, KTORÉ PRESAHUJÚ ŠTÁTNE HRANICE, A VYHODNOTENIE ICH VÝZNAMNOSTI

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Navrhovaná činnosť prechádza na začiatku úseku (v km cca 0,000-6,000) v území medzi Bidovcami a Košický Klečenov prechádza celkom Košická kotlina s podcelkom Toryská pahorkatina. Variant prechádza do celku Slanské vrchy s podcelkom Bogota (ide o km cca 6,000-9,820) a okrajovo cez podcelok Monošík v km cca 9,820-10,150. Trasa variantu prechádza niektorými časťami celkom Východoslovenská pahorkatina: v km cca 10,150-15,850 (podcelok Podslanská pahorkatina); v km cca 27,380-31,870 (podcelok Pozdišovský chrbát), v km cca 31,870-37,500 (podcelok Laborecká niva), v km cca 37,500-38,850 (podcelok Podvihorlatská pahorkatina), 38,850-42,800 (podcelok Zalužická pahorkatina). Celok Východoslovenská rovina variant križuje viackrát cez podcelky: Trebišovská tabuľa (v km cca 15,850-21,080), Ondavská rovina (km cca 21,080-27,380), Laborecká rovina (km cca 42,800-47,000), Iňačovská tabuľa (km cca 47,000- 50,200), Senianska mokraď (v km cca 50,200-51,500), Závadská tabuľa (v km cca 51,500-54,700), Sobranecká rovina (v km cca 54,700-72,020).

V rámci trasy diaľnice D1 sa vyskytujú svahové deformácie, ktoré vystupujú v dvoch oblastiach na základe vhodnej geologickej stavby:

1. v cca km 4,0-7,5 (Svinica – Dargovský priesmyk) a cca km 10-15,0 (Biele Studničky – Dargov) – ide tu prevažne o zosuvy, ktoré sú vyvinuté na okraji vulkanického pohoria Slánskych vrchov.
2. km 28,0-33,0 (Moravany-Suché) ide tu prevažne o zosuvy, ktoré sú vyvinuté na morfolologickej vyvýšenine – Pozdišovského chrbtu.

Rizikové faktory pre horninové prostredie pre všetky etapy možno definovať:

- málo únosné ílovité a nehomogénne podložie,
- nepriaznivé územie s výskytom svahových deformácií,
- prítomnosť horninových typov rýchlo podliehajúcich zvetrávaniu a erózii,
- výskyt organických sedimentov,
- vysoká úroveň hladiny podzemnej vody,
- agresivita podzemnej vody na kovové konštrukcie,
- lokálne močaristé územia.

Nepriaznivé vplyvy

Priame nepriaznivé vplyvy na horninové prostredie a reliéf počas výstavby možno pre všetky hodnotené etapy zovšeobecniť:

- odkrytie materskej horniny, čím sa zväčší jej zraniteľnosť a možnosť jej znečistenia,
- narušenie stability svahov vplyvom zemných prác (výkopy, násypy) - skryvkou povrchového horizontu na svahoch môže dôjsť k narušeniu stability a po presýtení horizontu atmosférickými zrážkami aj k zosunu svahu,
- intenzifikácia erózných účinkov na svahoch, gravitačný odnos vrstiev povrchovým odtokom.

Tieto vplyvy sú krátkodobého charakteru, ich trvanie je obmedzené na obdobie terénnych úprav a stavebných prác počas výstavby:

- všetky rozsiahlejšie terénne úpravy - budovanie násypov, zárezov, mostných objektov majú nepriaznivý vplyv na horninové prostredie,
- vysušanie alebo zamokrenie (vytvorenie bariér alebo drénov pre podzemné vody),
- rozbahňovanie, zhutňovanie.

Vplyvy sú trvalé, lokálneho charakteru:

- nepriamym nepriaznivým vplyvom na reliéf je aj ťažba materiálov do násypu cestného telesa, ktorý bude potrebné získať zo zdrojov v okolí – ložiská stavebného kameňa, zemníky.

Uvedené zásahy do horninového prostredia a reliéfu možno charakterizovať ako trvalý vplyv. Ťažba stavebného kameňa a jej negatívne dôsledky:

- postupné znižovanie zásob nerastnej suroviny vplyvom ťažby stavebného kameňa ako neobnoviteľného prírodného zdroja a prírodnej nerastnej suroviny,
- ťažba predstavuje významný zásah do krajiny a prejaví sa na estetike a krajinnej scenérii dotknutého územia lokality lomu stavebného kameňa.

Tieto vplyvy sú trvalé, nevratné a dlhodobo pôsobiace s lokálnym dosahom a v súvislosti s posudzovanou stavbou sú hodnotené ako nepriame vplyvy.

Priaznivé vplyvy na horninové prostredie počas prevádzky pre všetky hodnotené etapy – celková stabilizácia dotknutého územia komunikácie, eliminácia geodynamických javov v území – existujúcich aj potenciálnych. Uvedené vplyvy nahradia väčšinu nepriaznivých vplyvov identifikovaných pre etapu výstavby.

2. VPLYVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÉ VODY

Záujmovým územím preteká viacero riek, potokov (aj nemenných), upravených tokov a umelých kanálov (aj nemenných), patriacich do povodia rieky Bodrog a rieky Laborec, ktoré križuje zo západu na východ, teda v smere staničenia nasledovné: Svinický potok, Dúhový potok, Halačovský potok, potok Jastrabec, potok Trnávka, Pecový potok, Višňovský potok, Kubišov kanál, Manov kanál, Vojčický kanál, Pravobrežný kanál, rieka Ondava, Stredný potok,

Trhovišťský potok, Suchý potok, potok Duša, Stredný potok, potok Ortáš, rieka Laborec, Zalužický kanál, Čečehovský kanál, Chotárny potok, potok Chrast', potok Laz, potok Čierna voda, Porubský potok, Dolinský kanál, potok Okna, Žiarovnický kanál, rieka Oľšava.

V rámci výstavby diaľnice dôjde k úpravám niektorých vodných tokov, ktoré sú zobrazené v tabuľke nižšie.

Tabuľka 20 Prehľad úpravy vodných tokov

Staničenie	Vodný tok	Dĺžka úpravy (m)
km 0,450	potok Svinica	160
km 1,6	Dúhový potok	120
km 2,750	Halačovský potok	140
km 4,3	bezmenný potok	330
km 5,2	potok Jatrabec	120
km 8,150	potok Trnávka	120
km 8,9	bezmenný potok	80
km 9,2	bezmenný potok	80
km 9,8	potok Trnávka	120
km 10,6	bezmenný potok	120
km 10,8	Pečovský jarok	120
km 20,0	melioračný kanál	290
km 22,4	Vojčický kanál	60
km 22,8	melioračný kanál	380
km 24,0	melioračný kanál	740
km 26,7	Stredný potok	90
km 33,4	potok Duša	60
km 36,1	Laborec	120
km 47,8	potok Chrast'	580
km 56,9	melioračný kanál	260
	Spolu:	4 090
	Priepusty spolu:	2 396

Zo západu na východ križujú trasu študovaných úsekov vodohospodársky významné toky uvedené v tabuľke nižšie.

Tabuľka 21 Zoznam vodohospodársky významných tokov a vodárenských vodných tokov v trase jednotlivých Variantu „G“ (z vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z.)

vodohospodársky významný vodný tok	číslo HG poradia	km križovania variantu s korytom toku	vodárenský vodný tok
Trnávka	4-30-10-004	km 8,161; 9,799	nie
Ondava	4-30-08-001	km 25,249	áno

Svinický potok	4-32-05-022	km cca 0,461	áno
Olšava	4-32-05-002	km 71,390	nie
Laborec	4-30-03-001	km 36,107	nie
Duša	4-30-04-019	km 33,407	nie
kanál Veľké Revišťa - Bežovce	4-30-06-002	km 63,888	nie
Čierna voda	4-30-06-033	km 50,947	nie
Suchý potok	4-30-03-135	km 32,644; 32,760	áno

Navrhovaná činnosť neprechádza cez územie chránených vodohospodárskych oblastí, prírodných liečivých zdrojov a ani nekrižuje žiadny vodárenský zdroj.

Nepriaznivé vplyvy na vody, ktoré možno zovšeobecniť pre všetky posudzované etapy: Stavebné práce v etape výstavby ovplyvnia kvalitu a režim povrchových vôd a vzhľadom na interakciu povrchových a podzemných vôd v záujmovom území možno očakávať, že tieto vplyvy sa prejavajú aj na kvalite podzemných vôd.

Potenciálne riziko ohrozenia povrchových a podzemných vôd vzniká v súvislosti s vykonávanými stavebnými prácami, ktoré znamenajú na celom dotknutom úseku výrazný zásah do terénu:

- Znečistenie povrchových vôd nerozpustnými látkami pri antropogénnych zásahoch v súvislosti s narušením povrchu, úpravou tokov, výstavbou mostov.
- Okrem bezprostredného znečistenia vôd v dotknutých tokoch môže zvýšený obsah nerozpustených látok vyvolať procesy kolmatácie koryt a tým dôjde k výraznému ovplyvneniu vzájomných vzťahov medzi povrchovými a podzemnými vodami.
- Okrem uvedeného znečistenia môže dôjsť aj k znečisťovaniu vôd ropnými látkami (z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov), ale aj inými anorganickými a organickými vodám škodlivými látkami.
- Tieto vplyvy sa prejavujú najviac na biologickej rovnováhe vody uvedených tokov a v nadväznosti na porušené biotopy na vodnú flóru a faunu.

Na veľkosť popísaného ovplyvnenia majú vplyv aj klimatické pomery v jednotlivých etapách výstavby. Z časového hľadiska môže byť vplyv krátkodobý, dočasný a trvalý. Ovplyvnenie režimu vôd môže vyvolať aj nepriame vplyvy na okolitú faunu a flóru.

Pri znížení hladiny podzemnej vody dôjde:

- k zmene dotácie vody do koreňového systému rastlín,
- môže sa prejavovať zmrašťovanie zemín,
- môže sa prejavovať sadanie stavieb,
- veľké zníženie úrovne hladiny podzemnej vody sa môže prejavovať až stratou vody v studniach okolitých sídiel.

Uvedené nepriaznivé vplyvy sú obmedzené na obdobie výstavby, pretože vzhľadom na navrhnuté technické protopatrenia v etape prevádzky budú v maximálnej miere eliminované.

Pri štandardnej prevádzke komunikácie predpokladané nepriaznivé vplyvy na povrchové a podzemné vody:

- znečisťovanie povrchových a v nadväznosti na to podzemných vôd so splachmi z vozovky, tu bezprostredne hrozí odplavovanie častíc rôznej veľkosti a zloženia do vody, ktoré zvyšujú obsah nerozpustených látok vo vode, táto skutočnosť ovplyvní biocenózu potokov, ktoré tieto vody budú odvádzať. Tieto skutočnosti sa výraznejšie prejavujú len u menších tokov s nízkymi prietokmi. Pri nepriaznivých klimatických podmienkach sa však tieto procesy môžu prejaviť až ako havarijné znečistenia,
- znečistenie povrchových a podzemných vôd chemickými prípravkami, ktoré budú aplikované pri ošetrovaní vegetácie na svahoch komunikácie,
- splachovanie posypových materiálov využívaných pri zimnej údržbe komunikácií,
- v nadväznosti na uvedené splachy sa v povrchových a podzemných vodách budú zvyšovať najmä anorganické ukazovatele (chloridy, sírany, ťažké kovy), ale v prípade údržby svahov komunikácií a rigolov herbicídmi môže tu dôjsť aj k znečisťovaniu vôd mikroorganickými polutantmi,
- exhaláty unikajúce z motorových vozidiel majú čiastočne negatívny vplyv na pôdnu vrstvu, kde dochádza k ich ukladaniu (SO_2 , NO_x , kovy) a za určitých okolností (pri zrážkach) môže dôjsť k ich uvoľneniu a vyplavovaniu do povrchových, ale najmä podzemných vôd.

Vzhľadom na vyššie uvedené hodnotíme vplyv navrhovanej činnosti na vodné pomery ako mierne negatívny.

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE A KLÍMU

Doprava má nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a to vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe toxických a karcinogénnych látok (VOC, CO, NO_x , SO_2 , TZL, ťažké kovy) a látok, ktoré sa podieľajú na globálnom otepľovaní atmosféry Zeme (CO_2 , N_2O , CH_4). Nepriaznivý vývoj v dopravnej situácii zvyšovaním dopravnej intenzity sa prejavuje najmä v sídlach resp. územiach pri exponovaných dopravných trasách, kde dochádza k zvyšovaniu zaťaženia životného prostredia a ovplyvňovaniu zdravotného stavu obyvateľstva.

Znečistenie ovzdušia automobilovými emisiami má vplyv aj na zdravie obyvateľstva, pri dlhodobom pôsobení a vysokých koncentráciách znečisťujúcich látok z emisií vozidiel pôsobí na šírenie respiračných a kardiovaskulárnych chorôb, astmy a zníženej funkčnosti pľúc.

Nepriaznivé vplyvy počas výstavby, charakteristika pre všetky etapy:

- Počas výstavby môže v ovzduší dochádzať k zvyšovaniu koncentrácií plynov z exhalátov automobilov a stavebných mechanizmov, ako aj prašnosti v okolí stavby prejazdom mechanizmov a manipuláciou s vyťaženým materiálom. Pre zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie

spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, čistením komunikácií, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov. Vhodnými technicko-organizačnými opatreniami počas výstavby je možné obmedziť negatívne pôsobenie vyššie spomínaných vplyvov na environmentálne prijateľnú mieru.

V etape výstavby je potrebné eliminovať vznik a rozptyl tuhých/prachových častíc do okolia, nakoľko sa očakáva dočasné, krátkodobé zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov pri prevážaní materiálov po existujúcej cestnej sieti prechádzajúcej cez intravilány sídiel, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy terénu a zemných prác, nakladania a prevozu zemín.

Počas prevádzky stavby sa vplyv minimalizuje navrhnutými vegetačnými úpravami. Súčasne odklonením prevažnej časti dopravy z pôvodnej cestnej siete budú mať navrhované komunikácie – diaľnica, resp. rýchlostné cesty pozitívny vplyv na výrazné zníženie emisií exhalátov z dopravy v intravilánoch dotknutých obcí.

Zo záverov rozptylovej štúdie je možné konštatovať, že ani riešený variant trasy nevykazuje prekračovanie limitných hodnôt v zmysle platnej legislatívy a nie je vyvolaná ani potreba návrhu opatrení.

Vplyv na klímu

Samotná výstavba a prevádzka diaľnice nepredstavuje významný priamy vplyv na globálnu klímu (napr. produkciu skleníkových plynov) v zmysle klimatických zmien. Diaľnica však môže mať lokálne vplyvy na mikroklimu, najmä:

- Zvýšenie teploty v okolí komunikácie (tzv. efekt tepelného ostrova) v dôsledku veľkých spevnených plôch (vozovky, mosty), ktoré akumulujú a vyžarujú teplo.
- Zmena vodného režimu – odvedenie dažďovej vody z povrchu vozovky prostredníctvom kanalizačných a odvodňovacích systémov môže ovplyvniť prirodzenú infiltráciu vody do podzemia, čo môže mať vplyv na miestnu mikroklimu a pôdnu vlhkosť.
- Odlesňovanie a zásahy do vegetácie – výrub porastov pri budovaní trasy môže mať krátkodobý efekt zníženia schopnosti krajiny viazať CO₂, ovplyvniť miestnu teplotu a veterné pomery.
- Emisie z dopravy počas prevádzky – pohyb vozidiel po diaľnici bude prispievať k lokálnej produkcii skleníkových plynov (CO₂, NO_x), čo však súvisí viac s intenzitou dopravy ako so samotnou existenciou stavby.

Na druhej strane:

- Zmierňujúce opatrenia (výsadba vegetácie na svahoch, výstavba protihlukových stien, návrh odvodnenia s retenciou vody) majú potenciál zmierniť negatívne lokálne účinky stavby na mikroklimu.

- Informačný systém umožní reagovať na extrémne klimatické javy (prívalové dažde, vietor, sneh), čím zvyšuje adaptabilitu infraštruktúry na meniace sa klimatické podmienky.

Projekt diaľnice má mierny nepriamy negatívny vplyv na lokálnu klímu, hlavne prostredníctvom zmien vo vodnom režime, zvýšenia teploty v bezprostrednom okolí a zvýšenej produkcie emisií z dopravy. Navrhované technické riešenia a vegetačné úpravy však tento vplyv do značnej miery zmierňujú.

Na základe vyššie uvedeného hodnotíme vplyv na ovzdušie ako mierne negatívny a miestnu klímu ako mierne negatívnu a vplyv na klímu regiónu ako bez vplyvu.

4. VPLYVY NA PÔDU

Výstavba diaľnice bude mať trvalý vplyv na pôdu, predovšetkým v podobe záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy na výstavbu cestnej infraštruktúry. Vzhľadom na obmedzené kapacitné možnosti existujúceho zastavaného územia a potrebu výstavby diaľnice na špecifických územiach bude nevyhnutné vyňať pôdu z extravilánu dotknutých obcí. Nárok na záber pôdy je väčší z dôvodu, že vzniká prebytok lesnej pôdy a výkopovej zeminy zo zárezu a nárok na jej uskladnenie. Tento záber pôdy je nevyhnutný pre realizáciu diaľnice, ktorá sa stane súčasťou celoštátnej infraštruktúry a bude mať významný strategický charakter. Na základe pedologického prieskumu možno konštatovať, že trasa neprechádza cez pôdne typy s najkvalitnejším humusovým horizontom – černozeme, čiernice.

Nepriaznivé vplyvy na pôdu pre všetky etapy možno vo všeobecnosti charakterizovať nasledovne:

- zníženie výmery poľnohospodárskej pôdy a lesného pôdneho fondu trvalým záberom pôdy pod objekty diaľnice a rýchlostných ciest s dôsledkom nenávratnej straty produkčných funkcií poľnohospodárskej pôdy a lesa,
- stavebnými zásahmi počas výstavby dôjde k zmene kvality pôdneho fondu priamo v trase komunikácie a jej bezprostrednom okolí v manipulačných pásoch, takisto v miestach rekultivovaných po dočasnom zábere,
- stavebné práce sú zdrojom rušivých zásahov do krajiny, ktoré môžu negatívne ovplyvniť pôdne vlastnosti a funkcie pôdy, najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovaní vegetácie, narušovaní stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu cestnej komunikácie, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod. Ďalej je nutné počítať s ohrožovaním chemických vlastností a hygienického stavu pôd v dôsledku akumulácie cudzorodých toxických látok, pohonných hmôt a olejov, produkcie odpadov, a i.

V dôsledku uvedených činností je potenciálne ohrozenie kvality a stability pôd, nachádzajúcich sa v blízkosti staveniska nasledujúce:

- a) Degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov v humusových a v podpovrchových horizontoch pôd, po ktorých budú prechádzať stavebné mechanizmy a dopravné prostriedky.
- b) Zhutnenie pôdneho profilu v koreňovej zóne pestovaných rastlín, ktorý má negatívny dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické aj chemické pochody a vodno-vzdušný režim pôdy.
- c) Intoxikácia pôdy zložkami výfukových splodín, najmä acidifikačnými oxidmi dusíka (NOx), ale aj polycyklickými aromatickými uhľovodíkmi (PAU), ktoré sú produktmi spaľovania v dieselových motoroch. V prípade výfukových splodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 100 m od zdroja. Vzhľadom na súčasný stav biologického a chemického režimu väčšiny pôd záujmového územia netreba očakávať ireverzibilný charakter týchto zmien.

Potenciálnym rizikovým faktorom intoxikácie pôd je tiež bodové znečistenie pôd ropnými látkami na stavenisku. Tieto vplyvy sú charakterizované pre pôdu dočasne odňatú, ktorá sa vráti na pôvodné využívanie. Trvale odňatá pôda už nebude využívaná na poľnohospodársku výrobu.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo pre všetky posudzované úseky (etapy):

Trvalé nepriaznivé vplyvy :

- trvalý záber pôdy,
- bariérový a deliaci efekt komunikácie, ktorý si vyžiada zmenu systému doteraz využívaných poľných a lesných ciest, a to nielen z dôvodu ďalšieho rozparcelovania pozemkov, ale aj z dôvodu nutnosti obnovenia prístupu k pozemkom odrezaných prerušením existujúcich ciest,
- exhaláty z dopravy ovplyvnia kvalitu poľnohospodárskych produktov.

Dočasný vplyv - čiastočné zníženie produkcie vplyvom dočasného záberu pôdy a z toho vyplývajúcej zníženej výmery. Nepriame nepriaznivé vplyvy na rastlinnú výrobu:

- je predpoklad, že sa zvýši kontaminácia pôdy v blízkosti komunikácie,
- môže sa znížiť kvalita poľnohospodárskych plodín pestovaných v bezprostrednej blízkosti komunikácie,
- naruší sa organizácia využitia pôdneho fondu,
- dôjde k rozdrobeniu honov.

Priaznivý vplyv

- zlepši sa možnosť rozširovania odbytu výrobkov do väčších vzdialeností,
- zlepšia sa podmienky pre prísun materiálu do poľnohospodárskych podnikov.

5. VPLYVY NA HLUK

Prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí ustanovuje vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. a vyhláška MZ SR č. 237/2009 Z. z. Vzhľadom na vypustenie definície „okolia“ vyhláškou

MZ SR č. 237/2009 Z. z. a druh posudzovaného zdroja hluku, dochádza k rôznemu výkladu možností zatriedenia posudzovaného územia. Posudzované obytné územie bolo v hlukových štúdiách zatriedené ako územie v kat. II ako aj v kat. III. Rozdiel v prípustných limitoch ovplyvňuje samotný rozsah protihlukových opatrení.

Zhrnutie hlukovej štúdie

Pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov boli spočítané hlukové záťaže vo výhľadovom roku 2040 pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc.

Na základe výpočtov spracovateľ konštatuje, že z hľadiska výhľadovej prevádzky samotnej navrhovanej cestnej siete dôjde k prekročeniu prípustných limitov hluku vo vonkajšom prostredí v okolí riešeného variantu. V zmysle vyššie uvedeného sú navrhované protihlukové opatrenia vo forme protihlukových stien. Protihlukové steny sú navrhované za účelom dosiahnutia dodržania prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku.

Akusticky dostatočne nepriezvučné prekážky postavené na dráhe šírenia zvukových vln, znižujú hlukovú záťaž vytváraním „zvukového tieňa“ za prekážkou. Vhodným riešením je vytváranie prekážok, ktorými sú:

- steny, charakterizované rádovým rozdielom medzi výškou a dĺžkou na jednej strane a hrúbkou na strane druhej,
- hmotné objekty, ktorých výška, dĺžka a hrúbka sú približne rovnaké (domy, garáže, sklady a pod.),
- zemné valy,
- vegetácia.

Kombináciou uvedených protihlukových prekážok sa môže zvýšiť ich vplyv na zníženie hlukovej záťaže v dotknutom okolí a dosiahnuť ich lepšie začlenenie do urbanizovaného prostredia. Protihlukové opatrenia nesmú rušiť alebo iným negatívnym spôsobom ovplyvňovať rozhľadové pomery na cestnej komunikácii, prejazdoch a priechodoch. Ich návrh je možný úspešne zrealizovať tam kde nebránia vjazdom a výjazdom k príslušným objektom. Vplyv odrazu a tienenia od samotných budov a ostatných terénnych prekážok bol v rámci technického riešenia zohľadnený vo výpočtovom modeli. V riešenom projekte stavby sa podľa priebehu izofón hluku predpokladá prekračovanie hluku v každom variante a to vo viacerých lokalitách.

Na základe vyššie uvedeného hodnotíme vplyv navrhovanej činnosti na hluk ako negatívny.

6. VPLYV NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Pre všetky posudzované etapy diaľnice možno zovšeobecniť a zhrnúť platnosť nasledujúcich vplyvov:

Nepriaznivé vplyvy

Stavebnými aktivitami dôjde k poškodeniu, prípadne k úplnému zničeniu archeologických lokalít, ktoré sú právom chránené zákonom č. 238/2014 Z. z. úplné znenie zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Pozitívny vplyv

Hustota osídlenia regiónu záujmového územia posudzovaných komunikácií je nad priemerom Slovenska a treba predpokladať, že sa ešte môžu objaviť nateraz neznáme náleziská. Na druhej strane nie je možné vylúčiť, že niektoré z evidovaných nálezísk sú natoľko zničené novodobými zásahmi (orba a pod.), že sa z nich pod ornitou už nič nezachovalo. Skutočnosť, že práve vplyvom potreby zásahov do územia pri realizácii navrhovaných úsekov diaľnice a rýchlostných ciest sa v rámci prípravy územia na stavbu môže vykonať archeologický prieskum lokalít, do ktorých by za iných okolností tento záujem nebol usmernený a doterajším využívaním územia (poľnohospodárske obrábanie pôdy, hlboká orba) by boli evidované aj nezistené archeologické nálezy zničené bez záznamu možno klasifikovať ako výrazne pozitívny vplyv.

Zhrnutie archeologického prieskumu

Dané územie má veľmi dobré podmienky pre život človeka, a preto bolo v minulosti systematicky vyhľadávané za účelom osídlenia. Stopy po živote človeka tu nachádzame od staršej doby kamennej po súčasnosť. Prejavilo sa to na množstve evidovaných archeologických nálezísk, ktoré boli identifikované počas vedeckých archeologických výskumoch, ale aj na základe správ a nálezov laickej verejnosti. Mnohé náleziská sa našli počas investičnej stavebnej činnosti.

Predpokladáme, že počas výstavby diaľnice sa nájdu ďalšie doteraz neobjavené archeologické lokality.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Činnosťou dôjde k narušeniu záujmov ochrany prírody a krajiny. Umiestnenie posudzovanej činnosti je navrhované v území, na ktoré sa vzťahuje prvý - všeobecný stupeň ochrany, bez územnej alebo druhovej ochrany.

Časť trasy posudzovaného variantu navrhovanej diaľnice prechádza územím, pre ktoré platí 1. stupeň ochrany, t. j. všeobecná ochrana, trasa nezasahuje do území osobitne chránených v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyvy do území začlenených do sústavy Natura 2000 – chránených vtáčích území a biotopov európskeho a národného významu sú opísané a hodnotené v samostatnej časti.

Nepriaznivé vplyvy na biotu a krajinu, ktoré sa prejavujú pri realizácii stavebných objektov všetkých etáp (úsekov) navrhovaných komunikácií možno charakterizovať nasledujúco:

- priamou likvidáciou biotopov pri terénnych úpravách,
- zásahmi a ovplyvnením funkcie biotopov,

- vytvorením resp. posilnením bariéry telesom komunikácie v migračnom koridore fauny,
- hluk, exhaláty, posypové látky na biotopy v blízkosti posudzovaných úsekov diaľnice a rýchlostných ciest.

Vplyv výstavby a prevádzky pozemných komunikácií na vlastnosti ekosystémov sa prejavuje predovšetkým:

- kontamináciou pôdy
- kontamináciou drevín imisiami
- poškodzovaním drevín (porastov) uvoľňovaním imisií dopravnými a stavebnými prostriedkami, a to buď mechanicky pôsobiace imisiami (prach) alebo plynými imisiami. Imisie pôsobiace mechanicky (prach) sú pre dreviny menej škodlivé ako plyné a budú dominovať hlavne počas výstavby. Navrstvením prachu na asimilačný orgán sa obmedzí, prípadne zamedzí transpirácia. Pletivá atakovaných orgánov sa prehrievajú a začiatkové príznaky sa prejavujú depigmentáciou zelených častí dreviny, ktoré postupne prechádzajú do nekróz.

Plyné imisie priamo poškadzujú bunky v pletivách, účinkom imisií sa rozkladá chlorofyl. Začiatkovými príznakmi napadnutia drevín sú svetlejšie chlorotické škvrny na listoch, ktoré neskôr hnednú. Pri sústavnom pôsobení imisií sú zraniteľnejšie a teda aj výraznejšie poškodené viacročné orgány než jednoročné orgány. Asimilačné orgány ihličnanov preto výraznejšie prezrádzajú chronický vplyv imisií než listy listnatých drevín, ktoré sa obnovujú každý rok.

Priame nepriaznivé vplyvy v etape výstavby pre všetky hodnotené úseky (etapy):

- likvidácia časti brehových porastov a sprievodnej vegetácie vodných tokov (aj umelo vytvorených kanálov) a ich fragmentácia v mieste križovania s trasou komunikácie,
- likvidácia časti lúk a pasienkov a ich fragmentácia,
- likvidácia časti močiarnych spoločenstiev,
- likvidácia remízok, skupín stromov a kriačín v poľnohospodárskej krajine,
- likvidácia časti strží a ich fragmentácia,
- strata reprodukčných a potravných miest,
- mechanické poškodzovanie jednotlivých častí ekosystémov,
- vytvorenie dočasných a trvalých nových biotopov.

Vplyvy na vegetáciu a živočíšstvo počas výstavby sa najviac prejavuje likvidáciou rastlinných biotopov v trase projektovaného úseku komunikácie, ktoré sú zároveň miestami existencie mnohých skupín živočíchov. Počas výstavby bude navyše dochádzať k rušeniu živočíchov stavebným ruchom, hlukom z premávky stavebnej techniky a zvýšenými imisiami znečisťujúcich látok. Ako všetky podobné líniové stavby, budú predstavovať aj navrhované komunikácie trvalý negatívny zásah do životného prostredia živočíchov. Bude predstavovať nielen migračnú bariéru, ale zároveň miesto zvýšenej miery kolízií s dopravnými prostriedkami. Počet kolízií v prípade nezabezpečených cestných komunikácií môže byť

prekvapivo vysoký a neobmedzuje sa len na veľké živočíchy (napríklad párnokopytníky), ale postihuje aj vzácne alebo aj rôzne malé druhy, napríklad netopiere.

Nepriame vplyvy počas prevádzky pre všetky hodnotené úseky (etapy), pri zvýšenej premávke motorových vozidiel na navrhovaných komunikáciách môže dôjsť k:

- zvýšenej koncentrácii znečisťujúcich látok zo splodín spaľovania v motoroch v rastlinách a vďaka kumulácii v potravinovom reťazci aj v živočíchoch,
- zmene vodného režimu niektorých biotopov s trvalými následkami t. j. vznik vlhkých terénnych depresí po oboch stranách komunikácie,
- sukcesii halofytných botanických druhov v bezprostrednom okolí komunikácie, v dôsledku splachovania posypového materiálu,
- šíreniu nepôvodných (inváznych) druhov pozdĺž krajnice komunikácie,
- vytvorenie migračnej bariéry,
- ovplyvnenie správania sa živočíchov hlukom z dopravy,
- ovplyvneniu biorytmov nočných živočíchov pôsobením svetiel z áut a prípadných celonočne osvetlených reklamných plôch pri komunikácii,
- kolízii so živočíchmi na miestnych migračných koridoroch naprieč územím,
- poškodeniu vegetácie vplyvom tlaku vzduchu.

Nepriama kontaminácia sa uskutočňuje škodlivinami, ktoré sa dostávajú do pôdy. Spôsob a intenzita poškodzovania drevín (porastov) imisiami závisí od druhu a koncentrácie škodliviny, od času pôsobenia, od vlastností pôdy, od poveternostnej situácie, od druhových vlastností drevín – ich citlivosti na účinky imisií a pri porastoch od ich štruktúry.

Vplyv vlastností stanovišť na ohrozenosť porastov imisiami má predovšetkým konfigurácia terénu, exponovanosť porastov proti vetrom a vlastnosti pôdy (ovplyvňujú fyziologický stav drevín). V súčasnosti sú už pozorovateľné poškodenia na spodných častiach drevín rastúcich okolo komunikácií, kde zimný chemický posyp sa pri prejazde motorových vozidiel dostáva do aerosolu a rozptyľuje sa do okolia komunikácie, pričom zasahuje okolité dreviny.

Negatívny vplyv exhalátov z motorových vozidiel sa prejavuje na genetickej úrovni. Používanie zimných posypových solí spôsobuje zmenu pH pôdy smerom k alkalite a zvýšenú koncentráciu chloridov. Zasolenie je významným faktorom obmedzujúcim existenciu citlivých druhov.

Medzi látky, ktoré vo väčšom množstve kontaminujú pôdy a vegetácia na ne citlivo reaguje, patria zimné posypové soli. Na tento účel sa používajú soli na báze anorganických zlúčenín, väčšinou chlorid sodný alebo chlorid vápenatý, menej často organické látky (močovina). Dnes sa priemyselne vyrábajú špeciálne zimné posypové soli s antikoróznymi účinkami. Po dlhotrvajúcej zime sa napriek značnej rozpustnosti aplikovaných solí zvyšuje ich koncentrácia v pôdach. Aj keď sa v priebehu leta časť solí vyplaví, zaznamenal sa na krajniciach ich celkový nárast. Nadbytok sodíka, ale najmä chloridov, spôsobuje nepriaznivú bilanciu živín v pôdnom roztoku. Znižuje sa obsah vápnika, draslíka a fosforu.

Väčšine rastlín škodia vysoké koncentrácie solí v pôde. Tvoria sa nekrózy na okrajoch listov, listy predčasne opadávajú.

Doprava môže hrať špeciálnu úlohu pri rozširovaní rastlín. Preprava tovaru, osôb a zvierat poskytuje celú škálu možností presunu semien a plodov pozemnými a riečnymi komunikáciami. Diaspóry sa môžu nachádzať na povrchu alebo vo vnútri dopravných prostriedkov, tvoriť prímes v tovare, obalových a tesniacich materiáloch, na odevoch ľudí, či v srsti prepravovaných zvierat. Najčastejšie sú to ruderalne alebo burinové druhy, t. j. tie, ktoré najviac prichádzajú do styku s prepravovaným objektom a dopravnými prostriedkami.

Zhrnutie dendrologického prieskumu

Potenciálna prirodzená vegetácia je vegetáciou, ktorá by sa za daných klimatických, pôdných a hydrologických pomerov vyvinula na určitom mieste (biotope), keby do jej vývoja nezasahoval svojou činnosťou človek. Poznanie prirodzenej potenciálnej vegetácie územia je dôležité najmä z hľadiska rekonštrukcie, obnovy a ďalšieho prirodzeného vývoja vegetácie (lesnej aj nelesnej) s cieľom jej priblíženia sa, či úplného prinavrátenia do prirodzeného stavu, aby sa tak zabezpečila ekologická stabilita územia. Do prirodzenej skladby takmer všetkých rastlinných spoločenstiev v širšom riešenom území v posledných desaťročiach zasiahla hlavne intenzifikácia poľnohospodárstva, výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory.

Na sledovanom území sa podľa geobotanickej mapy (Michalko, 1986) nachádzajú:

- Sx – Lužné lesy vrbovo topoľové (mäkký luh) – nachádzajú sa v údolných nivách veľkých riek pravidelne zaplavovaných povrchovou vodou (Laborec, Ondava, Topľa);
- U – Lužné lesy nížinné (tvrdý luh) – vlhkomilné a čiastočne mezohygrofilné lesy rastúce na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov so zriedkavejšími a kratšími záplavami;
- Al – Lužné lesy podhorské a horské – lesy lemujúce brehy riek a potokov v podhorských polohách, kde výškovo nadväzujú na lužné lesy vrbovo topoľové;
- C – Dubovo-hrabové lesy karpatské – mezofilné zmiešané listnaté lesy s výskytom v pahorkatinách a vrchovinách až do výšky 600 m n. m., po obvode bukových kvetnatých lesov karpatských;
- Cr – Dubovo-hrabové lesy panónske – spoločenstvá dubových porastov vo vyšších častiach alúvií (náplavové kužele) po obvode lužných lesov nížinných;
- Fs – Bukové kvetnaté lesy podhorské – spoločenstvá bukových porastov vo vyšších častiach masívu Slanské vrchy;

Podstatne zriedkavejšie zastúpenie majú:

- At – lipovo javorové lesy – vyskytujúce sa na kamenistých svahoch, sutinách a rozváľaných skalných chrbtoch alebo v hrebeňoch, v úžľabinách, v roklinách a pod., roztrúsené v oblasti Slanských vrchov v rámci bukových kvetnatých lesov podhorských;
- AQ – Dubové xerotermofilné lesy ponticko-panónske - roztrúsenie v rámci dubovo hrabových lesov panónskych;
- Qc – Dubovo-cerové lesy – roztrúsenie v rámci dubovo hrabových lesov panónskych;
- Qp – Dubové nátržníkové lesy – roztrúsenie v rámci dubovo hrabových lesov panónskych.

V dotknutom území navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA sú zastúpené roztrúsené krajinné štruktúry charakteru NDV rastúce mimo lesných porastov

najmä vo východnej časti posudzovaného územia. Lesné pozemky sú zastúpené prevažne v západnej časti posudzovaného územia (v predhorí Slanských vrchov).

Nasledovná tabuľka č. 22 predstavuje sumár záberov plôch NDV a lesných pozemkov pre variant „G“. Ak by jediným kritériom výberu optimálneho variantu bol čo možno najmenší záber do NDV a lesných pozemkov.

Tabuľka 22 Sumár záberu plôch NDV a LP

Variant	Dĺžka (km)	Celkový záber (ha)		Spolu (ha)
		NDV	Lesné pozemky	
Variant „G“	72,019 80	36,58	33,29	69,87

Terénny prieskum a kategorizácia bola urobená s určitou rezervou, nakoľko digitálne podklady v ZBGIS boli v tejto etape v štádiu predprojektovej investičnej prípravy. Spoločenská hodnota drevín, pre ktoré sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny bude určená až v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Vzhľadom na obsiahly charakter tohto prieskumu je nevyhnutné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie vykonať podrobnejší prieskum drevín v teréne (s prihliadnutím na fakt, že hodnotené územie podlieha v niektorých lokalitách intenzívnym sukcesným procesom, kde náletové dreviny obsadzujú čoraz rozsiahlejšie plochy) na podklade situácií v podrobnejšej mierke a pri výpočte spoločenskej hodnoty zohľadniť aj príslušné prirážkové indexy.

Zásah do prvkov územného systému ekologickej stability

Prvky ekologickej stability sú priestorovo a štruktúrne navzájom prepojené systémy, ktoré zaisťujú územné podmienky trvalého zachovania druhovej rozmanitosti genofondu. Základ tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu.

Vo všetkých posudzovaných etapách (úsekoch) sa v dotknutom území nachádzajú tieto prvky územného systému ekologickej stability:

- Nadregionálne biocentrum (Nrbc)
- Nadregionálny biokoridor (Nrbk)
- Regionálne biocentrum (Rbc)
- Regionálny biokoridor (Rbk)
- Lokálne biocentrum (Lbc)
- Lokálny biokoridor (Lbk)
- Genofondovo významné plochy
- Ekologicky významné segmenty

Medzi hlavné nadregionálne a regionálne biocentrá a biokoridory, ktorými je navrhovaná činnosť trasovaná sú:

- RBC 7 Rákocziho les

- NRBk2 Veľký Milič-Mošník - biokoridor nadregionálneho významu – terestrický
- RBk10 Venošové-Rákocziho les
- RBk11 Rákocziho les-Orechový les
- NRBc 4 Mošník biocentrum nadregionálneho významu
- NRBk2 Veľký Milič-Mošník - biokoridor nadregionálneho významu – terestrický
- NRBk2 Ondava - biokoridor nadregionálneho významu - hydrický
- NRBk1 Topľa biokoridor nadregionálneho významu - hydrický

Z vyššie uvedených prvkov ÚSES sú významné najmä rozšírenia hydrických biokoridorov nadregionálneho významu, ktoré sú v posudzovanom území významným prvkom.

Rozsah a charakter vplyvov počas výstavby komunikácie závisí od veľkosti a priestorového usporiadania konkrétneho prvku ÚSES v nadväznosti na lokalizáciu stavebných prác, ich povahu a plošný rozsah. Napríklad iná kvalita zásahu sa predpokladá pri pretínaní úzkeho líniového biokoridoru (malý vodný tok), iná pri prekonávaní veľkého vodného toku, iná pri pretínaní biocentra, ale rozdielne u malého, resp. veľkého biocentra a pod. Rozhodujúcim faktorom posúdenia vplyvov sú prírodné, resp. ochranné kvality konkrétneho prvku ÚSES, ktorý je zároveň obvykle aj vymedzeným segmentom krajiny.

Na posudzovanej trase navrhovanej činnosti dôjde pri jej výstavbe k poškodeniu prvkov ÚSES rôznej povahy.

Nepriaznivé vplyvy navrhovaných komunikácií na prvky územného systému ekologickej stability pre všetky hodnotené etapy (úseky) možno sumárne hodnotiť nasledujúco:

- z hľadiska ochrany biodiverzity dôjde pri realizácii stavby k zásahu do biotopov a prvkov územného systému ekologickej stability, ktoré sa v trase nachádzajú,
- dôjde k fragmentácii biotopov a prvkov územného systému ekologickej stability a tým aj k zníženiu ekologickej stability územia,
- narušia sa migračné koridory v dotknutom území,
- telesom komunikácie sa vytvorí bariéra,
- v krajine sa narušia alebo zlikvidujú prvky, ktoré udržiavajú a posilňujú súčasnú ekologickú stabilitu územia (lesné komplexy, brehové porasty so sprievodnou vegetáciou vodných tokov, lúky a pasienky, mokrade, remízky a skupiny drevín v poľnohospodárskej krajine,
- priamymi zásahmi budú ovplyvnené genofondové plochy v trase komunikácií.

Nepriaznivé vplyvy počas prevádzky pre všetky hodnotené etapy (úseky):

Počas štandardnej prevádzky sa počíta s pomerne veľkou intenzitou premávky motorových vozidiel na posudzovaných komunikáciách. Zvýšená premávka bude znamenať zvýšenú koncentráciu exhalátov, vytváranie aerosólov, t. j. môže dochádzať ku kumulácii toxických látok v tkanivách organizmov, k znižovaniu fotosyntézy. Posypové soli zabraňujúce primrznutiu snehu a ľadu k vozovke nepriaznivo ovplyvnia hlavne vegetáciu (odumieranie stromov, nástup halofytných druhov). Tlak rozrážaného vzduchu (hlavne viactonážnymi autami) spôsobí mechanické poškodenie listov na stromoch, listov tráv a bylín. V noci používané svetlá prerušovaním tmy ovplyvnia živočíchy s nočnou aktivitou. Hluk z dopravy

bude mať vplyv hlavne na živočíchy (ich správanie). Samotná diaľnica ako technický prvok v krajine a veľká frekvencia áut na ceste sa stávajú významnou migračnou bariérou pre mnohé druhy živočíchov. Niektoré druhy nebudú schopné ďalej migrovať a pre niektoré druhy sa migrácia sťažuje a na miestach stretu cesty a migračnej trasy živočíchov bude dochádzať ku kolíziám, ktoré spravidla končia usmrtením živočíchov. Pokiaľ bude komunikácia oploštená bariérový efekt sa výrazne zosilní, i keď na druhej strane riziko kolízií živočíchov s motorovými vozidlami na ceste sa minimalizuje. Zmeny v záujmovom území spojené s výstavbou posudzovaných komunikácií (likvidácia časti biotopov a ich fragmentácia, strata miest vhodných na reprodukciu a získavanie potravy, zmena stanovištných pomerov) budú doznievať počas ich prevádzky a ovplyvnia populácie jednotlivých druhov (hustota populácií, izolovanosť, zánik). Nepriamo môžu byť počas prevádzky ovplyvnené významné biotopy nachádzajúce sa v blízkosti trasy nástupom halofytných druhov a odumieraním drevín (ako dôsledok používania posypových solí – hlavne biotopy nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti komunikácie) a rozširovaním nepôvodných, cudzokrajných rastlín (ako dôsledok jednak ich priameho použitia pri výsadbe zelene pozdĺž komunikácie a jednak ich priameho nekontrolovateľného šírenia v krajine).

7. VPLYVY NA KRAJINU

Výstavba a prevádzka diaľnice D1 na úseku Bidovce – štátna hranica SK/UA predstavuje významný zásah do krajinného prostredia, jeho štruktúry, funkcií a vizuálneho vnímania. Trasa diaľnice vedie prevažne cez východoslovenskú krajinu charakteristickú mozaikou poľnohospodárskych plôch, remízok, lesných porastov a vodných tokov. Začiatok trasy pri Bidovciach sa nachádza v otvorenej poľnohospodárskej krajine s mierne zvlneným reliéfom a dominantnou agrárnou krajinou. Smerom na východ trasa prechádza územím severného okraja Východoslovenskej nížiny, kde sa striedajú široké polia s lužnými lesíkmi, krovitými porastmi a drobnými vodnými plochami. Oblasť je využívaná najmä na intenzívne poľnohospodárstvo, no zároveň tu pretrvávajú zvyšky prírodných biotopov v podobe mokradí, brehových porastov a drobných lesných celkov.

V blízkosti miest ako Sečovce a Dargov trasa zasahuje aj do mierne členitejšieho reliéfu Slanských vrchov, kde sa vyskytujú lesné územia, zalesnené pahorky, ale aj významné ekologické koridory, ktoré slúžia ako migračné trasy fauny. V týchto častiach sa krajina vyznačuje vyššou prírodnou hodnotou a ekologickou stabilitou.

V ďalšej časti trasy diaľnica klesá späť do otvorenejšieho poľnohospodárskeho priestoru Východoslovenskej nížiny v okolí Michaloviec. Na východe, smerom k hranici s Ukrajinou, krajina nadobúda charakter rovinatej až mierne zvlnenej nížiny s rozsiahlymi poliami, lužnými lesmi, mokraďami a zvyškovými biotopmi s vyššou biodiverzitou.

Celkovo ide o krajinu s vysokým podielom poľnohospodárskeho využívania, doplnenú ostrovnými prírodnými prvkami a viacerými prírodne cennými lokalitami.

Výstavbou dôjde k trvalému záberu poľnohospodárskych a lesných plôch, čo povedie k oslabeniu ich produkčnej a ekologickej funkcie. Rozdelenie krajiny novou líniovou stavbou vytvorí bariérový efekt, ktorý naruší prirodzené väzby medzi jednotlivými krajinnoekologickými jednotkami a obmedzí migráciu živočíchov.

Vizuálne bude diaľnica pôsobiť ako výrazný technický prvok, ktorý naruší prirodzený vzhľad krajiny, najmä v rovinatých úsekoch Východoslovenskej nížiny, kde nové mosty, estakády a protihlukové steny budú dominovať otvoreným priestorom. V kopcovitých úsekoch pri Slanských vrchoch bude stavebný zásah vnímaný ako výrazný reliéfny a vizuálny prvok zasahujúci do pôvodne súvislých lesných komplexov.

Prevádzka diaľnice prinesie do územia zvýšenú hladinu hluku, prašnosti, emisií a svetelného smogu, ktoré budú mať negatívny vplyv na kvalitu krajinného prostredia, miestnu faunu a flóru a čiastočne aj na mikroklimatické podmienky. Lokálne môže dôjsť k prehrievaniu povrchu, zvýšenému povrchovému odtoku vody a k degradácii pôd. Na zmiernenie negatívnych vplyvov je navrhnutá realizácia vegetačných úprav v podobe izolačných a krajínovotvorných výsadiel, realizácia ekoduktu - ekologického mostu s migračným biokoridorom, rekultivácia dočasne zabratých plôch a architektonicky citlivé riešenie stavebných objektov v krajine. Tak isto negatívny dopad budú zmierňovať protihlukové opatrenia a ich estetické stvárnenie, minimalizácia zásahov do hodnotných prírodných území a zohľadnenie miestnych podmienok pri trasovaní a výstavbe.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že posudzovaná činnosť bude mať vzhľadom na svoj charakter nezvratný a významný vplyv na štruktúru a scenériu krajiny. Štruktúra krajiny bude zásadne zmenená. Vplyv navrhovanej činnosti na krajinu a jej scenériu hodnotíme ako negatívny.

8. VPLYV NA OBYVATEĽSTVO

Pozitívne vplyvy navrhovaných stavieb pozemných komunikácií sú posudzované z dvoch hľadísk – v užšom zmysle k životnému prostrediu dotknutého územia stavby a v širšom zmysle k životnému prostrediu regiónu a SR.

Pozitívne vplyvy sa preukážu predovšetkým v etape prevádzky cesty, príp. sa prejaví v neštandardných situáciách, na ktoré je diaľnica a rýchlostná cesta svojím vybavením navrhovaná a pripravená na zvládnutie takýchto situácií s minimálnym negatívnym dopadom na životné prostredie.

- pozitívne vplyvy posudzovaných stavieb na životné prostredie záujmového územia možno súhrnne charakterizovať skutočnosťou, že ide o stavby spájajúce dva veľké urbanizované celky v priestore značne antropicky poznačenom a zmenenom,
- stavba diaľnice a rýchlostnej cesty prináša nadštandardné riešenie dopravného systému regiónu s dôsledkami, ktoré sa prejaví vo zvýšení bezpečnosti dopravy, znížení nákladov na prepravu, zvýšení úspory času a pohonných hmôt a znížení opotrebovania vozidiel oproti súčasnému stavu,
- prepojenie hodnotených úsekov diaľnice a rýchlostnej cesty na regionálnu cestnú sieť, vrátane miestnych a mestských komunikačných systémov dotknutých sídiel umožňuje výrazne lepšie podmienky pre sprístupnenie územia,
- výstavba posudzovaných úsekov diaľnice a rýchlostnej cesty má pozitívny účinok na rozvoj a reštrukturalizáciu využitia územia, rozvoj zón služieb a celkové zvýšenie ekonomickej atraktivity sídiel,
- prerozdelenie dopravy odklonom tranzitu na diaľnicu a rýchlostné cesty významne odľahčí dopravné trasy v zastavanom území, predĺži obdobie ich kapacitného naplnenia,

zvýši komfort užívateľov ciest, zlepši hlukové a exhalačné pomery v okolí ciest v zastavanom území,

- pozitívne vplyvy stavby v širšom regionálnom a medzinárodnom kontexte - napojenie dotknutého územia na európske dopravné koridory má nepopierateľný pozitívny vplyv aj na rozvoj ekonomiky regiónu a celej republiky.

Z hľadiska vplyvov navrhovanej komunikácie na dopravné podmienky dotknutého územia sa tieto prejavia predovšetkým v rámci národohospodárskych prínosov dopravy, ktoré spočívajú vo vytvorení podmienok pre harmonický a vyvážený rozvoj celého územia Slovenska tak, aby sa znižovali rozdiely medzi úrovňami jednotlivých regiónov a podporoval sa ich hospodársky a sociálny rozvoj. Národohospodárske prínosy dopravy možno charakterizovať v dvoch kategóriách, a to ako prínosy dopravnej infraštruktúry a prínosy v prepravných výkonoch. Skúsenosti z posledného obdobia potvrdzujú, že záujem zahraničných investorov o investovanie na Slovensku je podmienený predovšetkým dobrou infraštruktúrou v území, pretože zdroje surovín, materiálov a odbornej pracovnej sily v republike sú primerané a perspektívne.

Priame pozitívne vplyvy na obyvateľstvo

Priame vplyvy sa dotýkajú predovšetkým užívateľov komunikácií a zahrňujú:

- zníženie nehodovosti, úsporu času, úsporu energie (pohonných hmôt), zníženie opotrebenia vozidiel.
- Priame vplyvy dotýkajúce sa obyvateľov dotknutých území zahrňujú.

Zvýšenie počtu pracovných príležitostí, zlepšenie podmienok životného prostredia, pohody a kvality života (hluk, exhalácie) pre obyvateľov žijúcich pozdĺž jestvujúcich preťažených komunikácií, zvýšenie ekonomickej sily územia vytváraním obchodných a priemyselných zón, zvýšenie ekonomickej hodnoty sídiel vplyvom zlepšenej dopravnej dostupnosti, zlepšenie prístupnosti územia pre cestovný ruch a oddych obyvateľov, oživenie stavebnej činnosti pri výstavbe komunikácie a údržbe počas prevádzky. Medzi priame vplyvy, ktoré bezprostredne pôsobia na ľudskú populáciu, ale aj všetky zložky životného prostredia, patrí dopravná nehodovosť. Počet a výskyt dopravných nehôd výrazne ovplyvňuje kvalita dopravnej infraštruktúry. Dopravná nehodovosť na extravilánových úsekoch je spojená predovšetkým s automobilovou dopravou, v intravilánoch má výrazný podiel aj pešia doprava. Jej dôsledky na ľudí sú následkom bezprostredného poškodenia ich zdravia priame a prostredníctvom materiálnych škôd i nepriame. Zníženie dopravnej nehodovosti je významným prínosom posudzovaných stavieb navrhovaných komunikácií.

Nepriame vplyvy sa prejavujú pri realizácii posudzovaných úsekov diaľnice a rýchlostných ciest napríklad:

- Zvýšenie poznania historickej hodnoty a kvality dotknutého územia tým, že v rámci prípravy územia na výstavbu sa uskutoční archeologický prieskum, zistia, resp. sa

- potvrdia a zdokumentujú archeologické nálezy, na ktorých výskum by za iných okolností sa pravdepodobne nenašli finančné prostriedky.
- Zvýši sa bezpečnosť územia tým, že sa v rámci prípravy územia na výstavbu vykoná pyrotechnický prieskum, pretože v záujmovom území posudzovaných úsekov diaľnice a rýchlostných ciest z minulosti je veľmi rozsiahly počet nálezov munície, ktorá bude pred začatím stavebných prác odstránená a zničená.
 - Pozitívny vplyv na poľnohospodársku, ale najmä na priemyselnú výrobu vytvorením kvalitnejších podmienok dopravy a lepšieho prístupu do riešeného územia, čím sa podporia ekonomické aktivity územia.
 - Etapa výstavby je obdobie, kedy sa prejavia nepriaznivé vplyvy na obyvateľstve dotknutých sídiel spojené s realizáciou posudzovaných stavieb.
 - Obdobie výstavby je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov v dotknutých sídlach, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.
 - V etape výstavby cesty sa nepriaznivé vplyvy na obyvateľstvo prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, prípadne aj vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel.
 - V etape výstavby ide o priame vplyvy dočasné, územne a priestorovo obmedzené, s nízkou mierou rizika s čiastočnou možnosťou prevencie a eliminácie.
 - Výhodou posudzovaných úsekov cestných stavieb je, že sa budú realizovať prakticky výlučne mimo zastavaného územia miest a obcí.
 - Určitým nedostatkom sú prístupy na stavenisko, ktoré nie možné zabezpečiť bez využitia existujúcich ciest I., II. a III. triedy ako aj účelových komunikácií a poľných ciest.
 - Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch - navrhované komunikácie budú mať negatívny vplyv na rozvoj individuálnych rekreačných aktivít (chalupárčenie, záhradkári) vzhľadom na súčasné využívanie dotknutého územia touto formou rekreácie. Na druhej strane vybudovaním komfortnej cesty, by sa územie viac sprístupnilo pre cestovný ruch (turizmus, cykloturistika, zimné aktivity) aj s využitím prípadných agroturistických aktivít – čo je pozitívny vplyv.

Zdravotné riziká

Škodliviny zo spaľovacích motorov, ako aj prach z povrchu vozoviek rozvírovaný dopravou poškodzujú najmä dýchacie cesty človeka (akútne, chronické poškodenie), pri dlhodobom pôsobení môžu spôsobovať i celkové ochorenie organizmu (krvotvoba, imunitný systém, znižovanie odolnosti proti chorobám, spomalený vývoj detí) a tzv. neskoré následky (nádorové ochorenia, vrodené vývojové chyby). Tieto škodliviny spolu s ďalšími škodlivinami kontaminujúcimi prostredie pri haváriách môžu kontaminovať aj pôdu, vodu (najmä zdroje pitnej a minerálnej vody) pozdĺž trás cestnej dopravy, čím sa môže miera bionegatívneho pôsobenia zo znečisťovaného vzduchu rozširovať a zvyšovať.

Oxidy dusíka a prchavé organické látky z automobilových emisií sa v letnom období významnou mierou podieľajú na tvorbe prízemného ozónu a ďalších zložiek oxidačného

(letného) smogu. Účinky jednotlivých škodlivín na zdravie človeka sú veľmi rozdielne a závisia jednak od koncentrácie vdychovaných látok, ďalej od doby expozície a od zloženia exponovanej populácie:

- koncentráciu škodlivín ovplyvňuje množstvo emisií (v závislosti od frekvencie a zloženia dopravného prúdu a kvality pohonných látok), ďalej vzdialenosť od zdrojov škodlivín (t. j. od komunikácie) a výrazne závisí aj od konfigurácie terénu (napr. obostavanosti komunikácií) a meteorologických faktorov v sledovanej lokalite,
- z hľadiska doby expozície je významný najmä profesionálny pobyt na komunikáciách - u vodičov z povolania, dopravnej polície a pod. Vzhľadom na pomerne rýchly rozptyl škodlivín sa nezisťovali zdravotne významné hodnoty v budovách a vo vzdialenosti viacerých metrov od nich. Nie je však možné vylúčiť pôsobenie týchto škodlivín na obyvateľov pri dlhodobom (celoživotnom) pobyte v lokalitách pri frekventovaných dopravných stavbách so zlými rozptylovými podmienkami. Rizikové je tiež akútne zhoršenie situácie vplyvom havarijnej zmeny dopravného prúdu (zníženie alebo zablokovanie prejazdnosti) alebo smogovej situácie na meteorologickom podklade, najmä pre rizikové skupiny populácie. Na škodliviny z automobilových emisií sú najcitlivejší alergici, osoby s ochorením dýchacieho systému, starí občania, malé deti a tehotné ženy. Tieto populačné skupiny by mali byť pred nimi chránené.

Z tohto hľadiska pri porovnaní navrhovaného riešenia výstavby posudzovaných úsekov diaľnice a rýchlostných ciest s nulovým variantom (súčasný stav, kedy dopravné trasy a tranzit bez výnimky sa uskutočňuje výlučne cez intravilány dotknutých sídiel v husto zastavanom území) je ich realizácia výrazným pozitívnym prínosom k zdravším životným podmienkam obyvateľov dotknutých sídiel.

Znečistenie ovzdušia emisiami z dopravy

Z výsledkov výpočtu znečistenia ovzdušia v rozptylovej štúdii k jednotlivým úsekom posudzovaných komunikácií vyplýva, že prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príslušnému životnému prostrediu prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Obyvatelia okolitých obcí nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že ani jeden z riešených variantov trás nevykazuje prekračovanie limitných hodnôt v zmysle platnej legislatívy a nie je vyvolaná ani potreba návrhu opatrení. Pokiaľ by sa stavba nerealizovala, vo výhľadovom období v najviac zaťažených úsekoch prietahu cesty I/19 mestami Sečovce, Michalovce a Sobrance, s intenzitou okolo 15-20 tis. vozidiel denne by dosahovala vypočítaná maximálna koncentrácia NO₂ 403 µg/m³, čo je hodnota viac ako dvojnásobne prekračujúca povolený limit.

Hluk

Posúdenie hlukového zaťaženia záujmového územia navrhovaných trás diaľnice a rýchlostných ciest R2 a R4 vykonané hlukovou štúdiou preukázalo a merania v teréne to

potvrdili, že už v súčasnosti na jestvujúcich komunikáciách hlavných dopravných ťahov cez mestá Sečovce, Michalovce a Sobrance sú prekračované povolené hygienické limity na ochranu obyvateľstva pred hlukom vo vonkajšom prostredí. Modelovými výpočtami bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od dopravy na posudzovaných úsekoch diaľnice a rýchlostných ciest R2 a R4 dostáva na úroveň v zmysle legislatívy a prevádzka na nej nebude mať nepriaznivý vplyv na zdravie dotknutého obyvateľstva.

Vibrácie

Podľa skúseností z výstavby a prevádzky ciest a diaľnic, vibrácie nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík významný faktor. Tento vplyv možno vzhľadom na jeho vzdialenosť vedenia trasy od obytnej zástavby zanedbať. Dopravná nehodovosť

Medzi ciele výstavby posudzovanej komunikácie je potrebné zaradiť i zlepšenie dopravnobezpečnostnej situácie, ktorá v danom prípade súvisí s odklonením dopravy mimo sídiel, kde je vysokým rizikom dopravnej nehodovosti pešia doprava. Pri hodnotení prevádzkovania novej cestnej komunikácie z hľadiska dopravnej nehodovosti vychádzame z predpokladu, že stiahnutie automobilovej dopravy z ciest z intravilánu sídiel na nové komunikácie vedené mimo zastavaného územia je pozitívnym faktorom. V zjednodušenom postupe je možné očakávať, že zníženie intenzity automobilovej dopravy v zastavanej časti obcí vytvorí podmienky pre bezpečnejšiu automobilovú a pešiu premávku v intravilánoch dotknutých sídiel. Z tohto pohľadu je smerodajným kritériom podiel zostatkovej dopravy na pôvodnej komunikácii. Riziká počas výstavby vyplývajú z charakteru a druhu práce, jedná sa o náročné stavby s početnými mostnými objektmi, pričom bude vzhľadom na morfológické a klimatické podmienky potrebné používať ťažké mechanizmy a zariadenia. V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov, čím sa zvýšia množstvá hluku, vibrácií, prachu a emisií z dopravy.

Stavebné činnosti však nebudú mať významný vplyv na zdravotný stav obyvateľov, pretože stavba je lokalizovaná mimo intravilánov dotknutých sídiel, okrem toho vplyvy budú len dočasné. Dôkladnou organizáciou práce je možné tieto riziká ešte minimalizovať. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby ako pracovné riziká len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod. Tieto riziká je možné eliminovať len pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci. Počas výstavby sa predpokladá zvýšená produkcia exhalátov znečisťujúcich ovzdušie z premávky ťažkých nákladných automobilov a prašnosti pri výstavbe cesty a to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov v okolí stavebných dvoroch, po prístupových komunikáciách, dovozom zeminy do násypov medzi zdrojmi násypového materiálu a stavbou, pri zásobovaní stavby potrebnými technologickými prvkami, pri samotnej výstavbe komunikácie, mostov a podobne. Pre prístupové a obslužné komunikácie sa v maximálnej miere budú využívať existujúce poľné cesty a vlastná stavba. Prejazdy dopravných a stavebných mechanizmov cez

obývané územie dotknutých obcí budú obmedzené v čo v najväčšej miere. Ale aj tak sa nedajú vylúčiť mierne vplyvy na obyvateľov pri výstavbe činnosti tak veľkého rozsahu v danom území. Obyvateľstvo tak bude dočasne, krátkodobo a nepravidelne vystavené predovšetkým zvýšenému hluku, prašnosti a tiež stresu. Uvedené vplyvy budú negatívne vplyvy mierneho rozsahu, lokálne, eliminované dostupnými prostriedkami s minimálnym rozdielom voči súčasnému stavu, dočasné, nepravidelné a narušia kvalitu a pohodu života obyvateľov dotknutých obcí počas výstavby. Riziko počas prevádzky podľa charakteru navrhovanej činnosti predstavuje ovplyvnenie obyvateľov produkciou hluku a emisií. Podľa hlukových štúdií nebudú pri prevádzke posudzovaných úsekov diaľnice a rýchlostných ciest R2 a R4 prekročené povolené hygienické limity hluku, pretože trasa je v dostatočnej vzdialenosti od sídiel a v miestach, kde by mohlo dôjsť k prekročeniu prípustných hodnôt, sú navrhnuté protihlukové steny. Z exhalačných štúdií vyplýva, že vypočítané hodnoty koncentrácie SO₂, PM₂, NO₂, C₆H₆ v ovzduší vo výhľadovom období nepresiahli limitné hodnoty.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Tento vplyv bol hodnotený ako nepriamy, pozitívny, mierny a lokálny trvalý, nakoľko realizáciou uvedenej stavby dôjde k prerozdeleniu dopravného zaťaženia a následne k výraznému zlepšeniu. Pozitívne sociálno-ekonomické vplyvy sa prejavia vo zvýšení bezpečnosti, plynulosti premávky v poklese cestovného času užívateľov, úsporami v prevádzkových nákladoch vozidiel, ale aj úsporou nákladov za opravy vozidiel, hodnotíme ako pozitívne, trvalé, významné. Prejavia sa u užívateľov ciest, ktorí sa presunú na novú komunikáciu, ale aj tých, ktorí zostanú na pôvodnej komunikácii. Úspory prevádzkových nákladov sú prínosy pre užívateľov ciest, ktoré sú dosiahnuté zvýšením kvality trasy, ktorá by mala priaznivo vplývať na plynulosť dopravy. K zlepšeniu kvality života dôjde aj u obyvateľov dotknutých sídiel – prerozdelením dopravného prúdu medzi diaľnicu alebo rýchlostnú cestu (tranzit) a pôvodnú komunikáciu (dopravná obsluha územia) sa výrazne zníži dopravná intenzita v intravilánoch dotknutých sídiel, zvýši sa bezpečnosť obyvateľov, znížia sa adekvátne negatívne vplyvy z dopravy – hluk a emisie. V nepatrnej miere a krátkodobo navrhovaná činnosť priaznivo ovplyvní zamestnanosť a podnikateľské aktivity v dotknutých obciach, najmä počas výstavby, nepriaznivo však ovplyvní miestnych podnikateľov v poľnohospodárskej výrobe. Bude potrebné kompenzovať čiastočne zníženú produkciu výroby poľnohospodárskych podnikov v dotknutom území.

Narušenie pohody a kvality života

K narušeniu pohody a kvality života obyvateľov dotknutých obcí bude dochádzať počas výstavby uvedenej komunikácie nielen už uvedenou zvýšenou hlučnosťou, prašnosťou, ale aj zvýšenou premávkou staveniskovej dopravy po prístupových cestách, prípadné narušenie rekreačného využitia (rekreácia - odpočinok, záhradkárstvo, poľovníctvo). Tieto vplyvy sú priame, negatívne, dočasné mierne až stredné, lokálne. Narušenie pohody a kvality života počas prevádzky môže predstavovať u obyvateľov obcí nachádzajúcich sa v dohľade

navrhovaných úsekov komunikácií v blízkosti obytného územia narušenie prirodzenej estetiky pôvodného krajinného prostredia stavbou nového technického prvku v krajine. Vizuálny faktor pohody je výrazne subjektívnou kategóriou, ktorú väčšina obyvateľstva vníma rozdielne. Najväčší vizuálny vplyv v krajine, oproti nulovému stavu, budú mať mosty a násypy. V dobe prevádzky dôjde u obyvateľov dotknutých sídiel okolo terajšej cesty I/19 k zlepšeniu pohody a kvality života prerozdelením súčasnej dopravy na novú navrhovanú rýchlostnú cestu, zvýšením bezpečnosti premávky, znížením hluku, vibrácii a emisii z cestnej dopravy.

Vplyvy na poľnohospodárstvo

Negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti sa na poľnohospodársku výrobu prejavia v dôsledku využitia - záberu niektorých plôch poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely v rámci plôch potrebných na výstavbu cesty, ako aj dočasného záberu na manipulačné plochy, stavebné dvory, skládky materiálov a pod., ktoré budú situované hlavne vedľa významných objektov stavby ako sú mostné objekty a križovatky. Prevádzkou cesty dôjde k trvalému zvýšeniu negatívneho vplyvu na poľnohospodárske využívanie krajiny v priestoroch PPF, ktorý vyplýva z väčšieho záberu plôch. Nepriamymi negatívnymi vplyvmi na poľnohospodársku výrobu je aj zníženie kvality poľnohospodárskych pasienkov v blízkosti ciest vplyvom exhalátov z dopravy. Navrhovaná činnosť významne ovplyvní existujúcu sieť poľných ciest, pričom je potrebné tieto identifikovať a zabezpečiť prístup na všetky pozemky aj počas výstavby.

Vplyv na lesné hospodárstvo

Trasa niektorých posudzovaných úsekov je navrhnutá aj cez lesné pozemky, čím dôjde k trvalému záberu a zníženiu výmery LPF, čím sa znížia podmienky pre lesné hospodárstvo

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby bezprostredným negatívnym vplyvom na cestnú dopravu v území budú obmedzenia a spomalenie dopravy na jestvujúcich komunikáciách, ktoré budú využívané pre odvoz a dovoz materiálov zo stavby. Počas prevádzky možno konštatovať prevahu pozitívnych vplyvov tým, že dôjde podstatnému zníženiu intenzity dopravy na jestvujúcej dotknutej cestnej sieti.

Vplyvy na priemysel a služby

Realizácia navrhovaného zámeru bude mať nepriamo pozitívny vplyv na celkový rozvoj regiónu, vrátane priemyselnej výroby, vďaka lepšej dopravnej dostupnosti.

Zhrnutie vyhodnotenia vplyvov na verejné zdravie

Na základe vykonaného hodnotenia zdravotných rizík a vplyvu na verejné zdravie, za predpokladu že budú vykonané navrhnuté opatrenia, zhodnotil spracovateľ štúdie HIA variantné riešenie zmysle multimodálnej štúdie realizovateľnosti nasledovne:

Stavba „Bidovce – štátna hranica SK/UA (I/19 Bidovce – Vyšné Nemecké)“ je bez významného vplyvu na zdravie dotknutých obyvateľov z hľadiska chemických faktorov. Z hľadiska zdravotného rizika z hlukových pomerov po vybudovaní protihlukových opatrení na dodržanie zákonných limitov, bude v danom prípade stavba spoločensky akceptovateľná.

9. PREDPOKLADANÉ VPLYVY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA BIODIVERZITU A CHRÁNENÉ ÚZEMIA [NAPR. NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU, EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000), NÁRODNÉ PARKY, CHRÁNENÉ KRAJINNÉ OBLASTI, CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI]

Navrhovaná trasa diaľnice nezasahuje do žiadnych veľkoplošných ani maloplošných chránených území a tým nebude mať na ne žiadny vplyv. Tak isto trasa navrhovanej činnosti neprechádza cez Ramsarskú lokalitu a ani sa nenachádza v chránenej vodohospodárskej oblasti.

Zásah do území chránených systémom Natura 2000

Výstavba a prevádzka navrhovaného variantu G diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA zasahuje viacero území sústavy Natura 2000. Na základe spracovaného primeraného posúdenia bolo identifikované, že variant G môže mať významný alebo mierny vplyv na vybrané chránené územia a predmety ich ochrany.

V prípade SKCHVU025 Slanské vrchy a SKCHVU037 Ondavská rovina bol zaznamenaný možný významný vplyv najmä na vtáacie druhy ako orol krikľavý, orol kráľovský a sokol rároh, predovšetkým v dôsledku straty potravných biotopov a potenciálneho rušenia počas hniezdneho obdobia. Variant 1 zároveň zasahuje migračné koridory veľkých šeliem v oblasti Slanských vrchov, kde hrozí narušenie migrácie z dôvodu prekážky vytvorenej diaľnicou. V ostatných dotknutých územiach, ako SKUEV0847 Pozdišovský chrbát, SKCHVU024 Senianske rybníky alebo SKUEV4013 Dolný tok Okny, boli identifikované mierne alebo akceptovateľné vplyvy za predpokladu realizácie vhodných opatrení.

Na zmiernenie týchto negatívnych vplyvov a na zabezpečenie zachovania priaznivého stavu predmetov ochrany v sústave Natura 2000 boli navrhnuté nasledovné opatrenia:

Pre zachovanie migrácie veľkých šeliem bude vybudovaný ekodukt (zelený most) a vhodne dimenzované podchody pre živočíchy. Súčasťou opatrení bude aj oploenie diaľnice v rizikových úsekoch, aby bola migrácia fauny nasmerovaná k bezpečným prechodom.

Na ochranu citlivých druhov vtákov bude počas výstavby v kritických obdobiach (apríl – júl) zavedený zákaz hlučných prác v blízkosti hniezdísk. Pre minimalizáciu strát potravných biotopov budú realizované náhradné výsadby v podobe vetrolamov, remízok a zatrávnených pásov, využívajúcich pôvodné druhy drevín.

Na zníženie rizika kolízií vtákov s infraštruktúrou budú protihlukové steny a zábradlia mostov opatrené optickými výstražnými prvkami, a v prípade potreby budú prijaté opatrenia na minimalizáciu svetelného smogu.

V oblasti ochrany vodných tokov bude zabezpečené odvodnenie komunikácie cez odlučovače ropných látok, pričom zrážkové vody budú zachytávané do retenčných nádrží a následne bezpečne vypúšťané do recipientov.

Pre znížovanie prašnosti počas výstavby budú všetky prístupové komunikácie pravidelne kropené, čistené a udržiavané v bezprašnom stave, najmä v blízkosti obytných území a citlivých častí prírody.

Z hľadiska vegetačných opatrení sa navrhuje rekultivácia svahov zatrávnením a výsadbou pôvodných druhov rastlín, čím sa zníži erózia a podpora ekologickej stability územia.

Súčasťou projektu bude aj realizácia informačného systému diaľnice, ktorý umožní rýchlu reakciu na mimoriadne klimatické a bezpečnostné situácie, vrátane monitoringu povodní, snehových javov a veterných búrok.

Plánované je aj pravidelné monitorovanie výskytu veľkých šeliem a vtáctva počas výstavby aj prevádzky diaľnice, vrátane kontroly funkčnosti ekoduktov, priepustov a ďalších ekologických opatrení. V prípade zistenia negatívnych zmien budú bezodkladne navrhnuté a realizované dodatočné opatrenia na elimináciu vplyvov.

Na základe vykonaného primeraného posúdenia možno konštatovať, že realizáciou variantu 1 diaľnice D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA, pri implementácii navrhnutých zmierňujúcich a kompenzačných opatrení, nedôjde k významnému negatívnemu ovplyvneniu predmetov ochrany ani celkovej integrity území sústavy Natura 2000. Navrhnuté technické, organizačné a ekologické opatrenia sú dostatočné na elimináciu identifikovaných rizík a zabezpečenie priaznivého stavu ochrany chránených biotopov a druhov v dotknutom území. Realizácia projektu je preto z hľadiska vplyvov na územia Natura 2000 akceptovateľná.

10. POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI

Vplyvy očakávané v súvislosti s navrhovanou činnosťou boli posúdené v súlade s prílohou č. 9a k zákonu o EIA, ktorá určuje obsah a štruktúru informácie o navrhovanej zmene alebo jej zmene podľa § 22 zákona o EIA. Pri posudzovaní sa zohľadnila povaha a rozsah navrhovanej činnosti, ako aj jej vzťah k miestu realizácie a k iným činnostiam. Hodnotil sa tiež vplyv na rôzne faktory, ako sú záber pôdy, spotreba vody, potreba surovín, energetických zdrojov a celkový dopad na prírodné zdroje, ako aj charakter výstupov, medzi ktoré patrí hluk, vplyv na krajinný ráz, vibrácie a iné očakávané dopady.

Nulový stav predstavuje súčasné využívanie územia. Z pohľadu ochrany životného prostredia by síce nulový variant priniesol zachovanie súčasného stavu krajiny bez zásahu novej líniovej stavby, avšak v reálnych podmienkach by ďalšie zvyšovanie dopravy po existujúcich cestách malo kumulatívne negatívne účinky na urbanizované územia, prírodné prostredie a kvalitu života obyvateľov.

Syntézy v predchádzajúcich kapitolách dokladujú, že výsledné komplexné pôsobenie navrhovanej činnosti je dané zaťažením prostredia antropogénneho charakteru a pozitívnym dopadom na obyvateľstvo a jeho socio-ekonomické aktivity. Vo vzťahu k ekonomickému a

sociálnemu vývoju v území sa navrhovaná činnosť radí k celospoločensky prospešným, pričom výsledná záťaž na prostredie je prijateľná a zachováva jeho kvality v lokálnom i regionálnom meradle.

Výstavba a prevádzka diaľnice D1 v posudzovanom úseku predstavuje komplexný zásah do viacerých zložiek životného prostredia. Z pohľadu významnosti vplyvov možno identifikovať viaceré trvalé, nepriaznivé dopady, najmä na pôdu, biotopy, krajinu a vodné prostredie, ako aj dočasné vplyvy počas výstavby. Zároveň však projekt prináša aj výrazné pozitívne efekty v oblasti dopravy, regionálneho rozvoja a zlepšenia životného prostredia v sídlach.

Medzi najvýznamnejšie nepriaznivé vplyvy patrí trvalý záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy, narušenie migračných koridorov živočíchov, fragmentácia biotopov, znečisťovanie pôdy a vôd počas výstavby i prevádzky, ako aj vizuálne a akustické znehodnotenie krajiny. V niektorých prípadoch sú tieto vplyvy nevratné, majú lokálny alebo regionálny dosah a budú sa prejavovať dlhodobo.

Pozitívne vplyvy sa týkajú predovšetkým zníženia dopravnej záťaže v zastavaných územiach, zlepšenia bezpečnosti dopravy, dostupnosti regiónu, vzniku nových pracovných miest a podpory hospodárskeho rozvoja. Vplyvy na klímu sú prevažne lokálne a mierne negatívne, no vďaka navrhnutým technickým a vegetačným opatreniam budú z veľkej časti eliminované.

Tabuľka 23 Prehľad vplyvov navrhovanej činnosti

Oblasť vplyvu	Trvanie	Charakter vplyvu	Významnosť	Druh vplyvov
Horninové prostredie	Trvalý/Dočasný	Negatívny	Stredná až vysoká	Zosuvy, ťažba, erózia, odkryv horniny
Povrchové a podzemné vody	Dočasný/Trvalý	Mierne negatívny	Nízka až stredná	Riziko znečistenia, kolmatácia, vplyv splachov
Ovzdušie a klíma	Dočasný/Trvalý	Mierne negatívny	Nízka	Prašnosť, emisie, mikroklimatické zmeny
Pôda	Trvalý	Negatívny	Vysoká	Záber pôdy, zhutnenie, intoxikácia, degradácia
Hluk	Trvalý	Negatívny	Stredná až vysoká	Prekročenie limitov, potreba protihlukových opatrení
Archeologické náleziská	Trvalý	pozitívny aj negatívny	Stredná	Riziko poškodenia, ale aj objavenie nálezov
Fauna a flóra, biotopy	Trvalý	Negatívny	Vysoká	Likvidácia biotopov, narušenie migrácie, poškodenie fauny imisiami, invázne druhy
Územný systém ekologickej stability (ÚSES)	Trvalý	Mierne negatívny	Vysoká	Fragmentácia, strata ekologickej stability
Krajina	Trvalý	Negatívny	Vysoká	Vizuálny zásah, zmena štruktúry krajiny
Obyvateľstvo	Trvalý	Pozitívny	Vysoká	Zlepšenie dostupnosti, bezpečnosti, kvality života

Navrhovaná činnosť nie je v rozpore s právnymi predpismi Slovenskej republiky. Aby nedošlo do konfliktu s inými legálnymi čiastkovými záujmami je nevyhnutné jej usmernenie a limitovanie povoľovacími procesmi. Dodržiavanie súladu s právnymi predpismi vyžaduje kontrolu a dohľad nad prevádzkou navrhovanej činnosti s podmienkami stanovenými v povoľovacom procese a s dotknutými právnymi predpismi.

11. PREDPOKLADANÉ VPLYVY PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

Posudzovaná činnosť nebude mať nepriaznivý vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice a nenapĺňa podmienky § 40 zákona o EIA a kritériá uvedené v prílohe č. 13 a č. 14 predmetného zákona.

E. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE, MENO, PRIEZVISKO A PODPIS (PEČIATKA) SPRACOVATEĽA INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE

Bratislava, jún 2025

ARPEviro s.r.o.

Padáň 3176
929 01 Padáň

Koordinátor:

Ing. Izabela Ráczová

Spoluriešitelia:

Ing. Alena Popovičová, PhD., LL.M.
Bc. Samuel Oláš

.....
Ing. Alena Popovičová, PhD., LL.M.

ARPEviro s.r.o.
za spracovateľa

pečiatka

F. MENO, PRIEZVISKO A PODPIS (PEČIATKA) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

.....
Mgr. Tomáš Mateička
riaditeľ úseku prípravy
za navrhovateľa

pečiatka

G. PRÍLOHY

1. PREHLÁSENIE O SPRACOVANÍ OSOBNÝCH ÚDAJOV.

Navrhovateľ (Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava) a spracovateľ (ARPenviron, s.r.o., Padáň 3176, 929 01 Padáň) týmto udeľujú súhlas so spracúvaním osobných údajov v zmysle zákona č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov za účelom vypracovania Informácii o navrhovanej činnosti alebo jej zmene „Diaľnica D1 Bidovce – štátna hranica SK/UA“ v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Tento súhlas sa vzťahuje na spracovanie nasledujúcich údajov:

Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a e-mail oprávneného zástupcu navrhovateľa a spracovateľa. Teda osôb, od ktorých možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti.

Vyššie uvedené dotknuté osoby udeľujú súhlas so spracovaním údajov do odvolania, resp. po dobu nevyhnutnú na splnenie účelu spracovania alebo na obdobie, ktoré vyžaduje zákon. Dotknutá osoba, o ktorej sa spracúvajú osobné údaje poskytuje súhlas so spracovaním svojich osobných údajov slobodne a dobrovoľne, je si vedomá svojich práv v zmysle § 21 až § 27 zákona č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako aj možnosti zrušenia udeleného súhlasu.

Dotknutá osoba nedáva súhlas na spracovanie osobných údajov za účelom automatizovaného profilovania dotknutej osoby podľa § 28 ods. 1 a 4 zákona č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

2. DOKUMENTÁCIA K NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE.

K doterajšiemu postupu prípravy „Informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene“ a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov bola vypracovaná:

- Multimodálna štúdia realizovateľnosti Bidovce – štátna hranica SK/UA (I/19 Bidovce – Vyšné Nemecké) vypracovaná spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s. z 06/2024.

3. MAPY, FOTOGRAFIE, TABUĽKY, GRAFY.

Príloha č. 1 Situácia umiestnenia

INÉ RELEVANTNÉ PRÍLOHY (NAPR. VYJADRENIA A STANOVISKÁ VYŽIADANÉ PRED VYPRACOVANÍM INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE).

Príloha č. 2 Osvedčenie o strategickej investícii