


VYPRACOVAL Ing. Ján LONGA <i>Longa</i>	ZODP.PROJEKTANT Ing. Ján LONGA <i>Longa</i>	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Ján LONGA <i>Longa</i>	 DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA DIVÍZIA BRATISLAVA I. 832 03 Bratislava, Kominárska 2,4	
KONTROLOVAL RNDr. Doroťa MARTINKOVA <i>Martinkova</i>	OKRES (OBVOD) STAVBY PREŠOV			
OBJEDNÁVATEĽ: NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s. BRATISLAVA				
DIAĽNICA D1 PREŠOV ZÁPAD - PREŠOV JUH SPRÁVA O HODNOTENÍ VPLYVOV			STUPEŇ SPRÁVA	FORMÁT A4
			DÁTUM 11.2017	Č.ZÁKAZKY 7323-10
NETECHNICKÉ ZHRNUTIE			MIERKA	Č.ARCH. 7323-10
			Č.VÝKRESU	Č.SÚPRAVY 3

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

1. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O ZÁMERE

Diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh

Účel

Účelom stavby diaľnice D1 v úseku Prešov západ – Prešov juh je prepojenie v súčasnosti vybudovaných úsekov diaľnice D1, dobudovanie uceleného úseku nadradenej dopravnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky v smere západ – východ a zlepšenie dopravno - technických parametrov tohto dôležitého cestného ťahu. Zároveň je výstavbou diaľnice sledované aj zvýšenie kapacity komunikácie a prepravnej rýchlosti, zníženie spotreby pohonných hmôt a nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie. Navrhovaná diaľnica vytvorí podmienky pre odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územie mesta Prešov s cieľom zlepšenia životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti obyvateľov mesta Prešov, ako aj poskytnutia vyššieho dopravného komfortu užívateľom komunikácie.

Umiestnenie stavby v území

Posudzované varianty navrhovanej činnosti sú umiestnené na území Prešovského kraja, v okrese Prešov, katastrálne územie obcí: Prešov, Solivar, Haniska, Petrovany.

Zdôvodnenie stavby

Dôvodom umiestnenia navrhovanej činnosti v danej lokalite je odklonenie dopravy mimo zastavané územia obcí a mesta Prešov, zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia obyvateľstva v dotknutých sídlach. Poloha variantných riešení diaľnice je určená morfológiou terénu, dopravnými požiadavkami v napojení na existujúci komunikačný systém, zástavbou a požiadavkami územno-plánovacích dokumentácií.

Termín začatia a ukončenia

začiatok výstavby – 2017

koniec výstavby – 2021

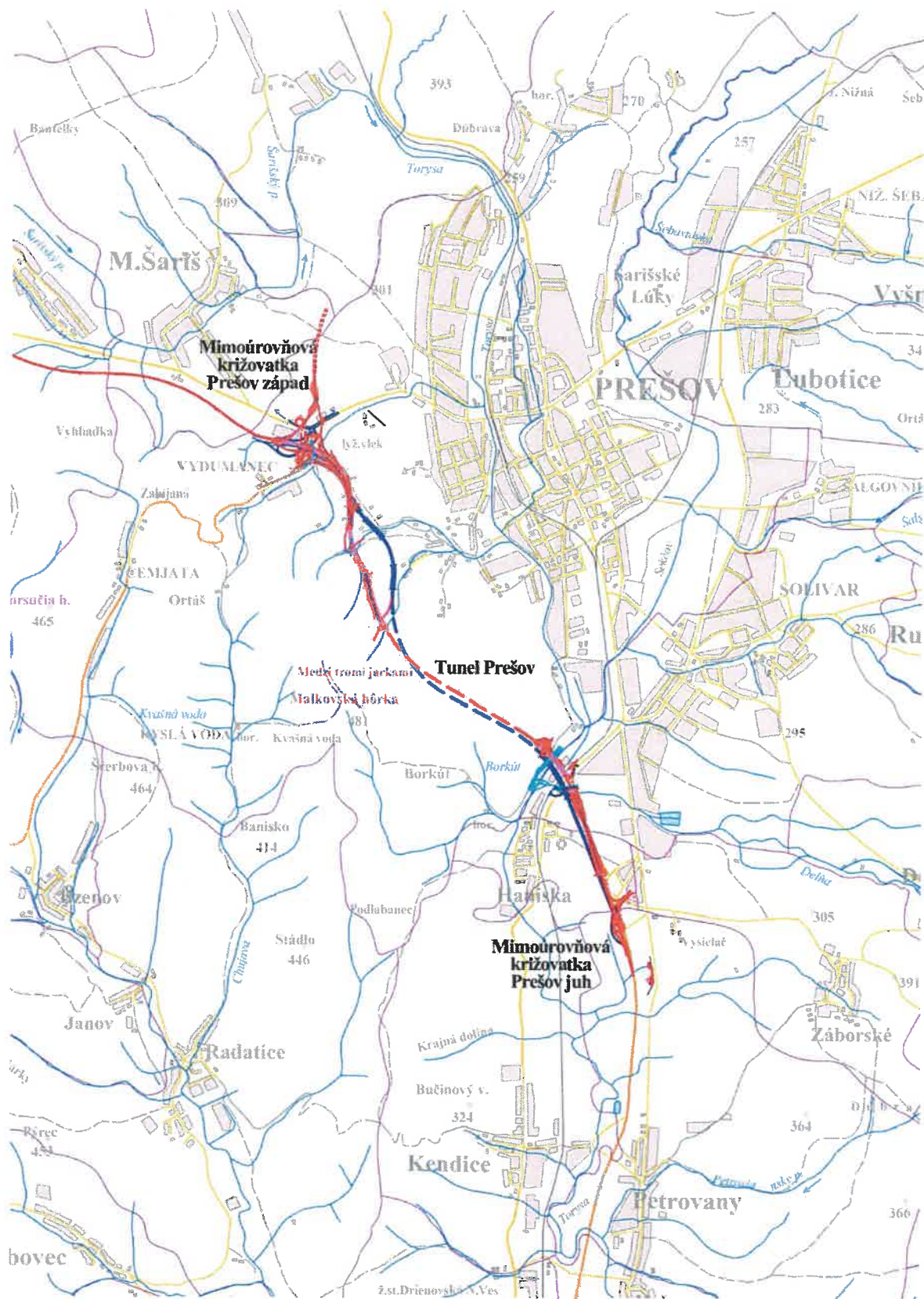
ukončenie prevádzky - neurčené

Varianty diaľnice D1 a stručný opis technického a technologického riešenia

V zmysle „Rozsahu hodnotenia“ určenom MŽP SR - odborom posudzovania vplyvov zo dňa 8. decembra 2016, boli pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie určené dva varianty:

- **variant pôvodný (posúdený v r. 2002)**

- **variant v oznámení o zmene (nové vedenie tunela)**



Poloha navrhovaných variantných riešení diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh

Základné parametre posudzovaných variantov

	Modrý variant	Červený variant
Celková dĺžka trasy	7141 m	7870 m
Kategória cesty	D 26,5/100 (80)	D 26,5/100
Počet tunelov	1 ks	1 ks
Dĺžka tunela	2375,0 m	2244 m (JTR), 2230,5 m (STR)
Počet mimoúrovňových križovatiek	3 ks	2 ks
Počet mostov	5 ks	18 ks (vrátane mostov na vetvách križovatiek)
Dĺžka mostov	1779,0 m	3375,9 m
Protihlukové steny	6470,0 m	7097,0 m
Úpravy vodných tokov	300,0 m	918,61 m
Trvalý a dočasný záber LP	6,0 ha	13,43 ha
Trvalý a dočasný záber PPF	31,0 ha	36,71 ha
Demolácie rodinných domov	11 ks	1 ks
Demolácie záhradných chatiek	48 ks	41 ks
Demolácie hospodárskych objektov	5 ks	13 ks + 2 ks
Oporné a zárubné múry	380,0 m	12 objektov
Objem výkopov	320 000 m ³	930 457 m ³
Objem násypov	200 000 m ³	1 070 061 m ³
Objem rúbaniny z tunela	400 000 m ³	418 426 m ³

2. VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Jednotlivé variantné riešenia diaľnice D1 boli hodnotené v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, pričom sa zohľadnili dopravné kritériá, technicko-ekonomické kritériá, krajinnoekologické kritériá a socio-ekonomické kritériá.

Posudzované varianty sa líšia rozdielnym technickým riešením smerového vedenia trasy v prekonávaní prírodných prekážok a existujúcej infraštruktúry. Zároveň je medzi nimi aj výrazná rozdielnosť v podrobnosti technického riešenia, čo sa zákonite prejavilo vo výsledkoch ekonomickej analýzy, ako aj v podrobnosti a rozsahu prieskumných prác.

- informácie o **variante modrom** sú z technickej štúdie a prieskumných prác vypracovaných pre správu o hodnotení (2001),

- informácie o **variante červenom** sú z dokumentácie pre stavebné povolenie a prieskumných prác vypracovaných pre DSP (2014).

V zásade však platí, že trasa modrého variantu bola v správe o hodnotení vyhodnotená ako optimálne riešenie, a trasa červeného variantu je výsledkom plnenia podmienok záverečného stanoviska, podrobného zamerania a výsledkov podrobného inžiniersko-geologického prieskumu.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo počas výstavby predstavuje riešenie v červenom variante výhodnejšie riešenie, nakoľko uvažuje so samostatnými objektmi prístupových komunikácií k portálovým objektom tunela Prešov, čím sa vytvoria podmienky pre lepšiu organizáciu výstavby a lepšiu ochranu bývajúcего obyvateľstva pred negatívnymi vplyvmi výstavby diaľnice.

Pri oboch variantných riešeniach bude v priestore križovatky Prešov západ a jej bezprostrednej blízkosti hluková záťaž vyššia ako sú stanovené prípustné hodnoty určujúcej veličiny pre kategóriu územia III. Zvýšenie rozsahu protihlukových stien by riziko prípustných hodnôt nevyriešilo. Túto lokalitu bude potrebné monitorovať a v prípade rizika prekročenia hluku navrhnúť sekundárne opatrenia.

S ohľadom na charakter územia, v ktorom sú vedené trasy variantných riešení diaľnice D1, o poradí variantov rozhodovalo rešpektovanie podmienok záverečného stanoviska, v ktorom sa premietli všetky relevantné požiadavky mesta Prešov, dotknutých obyvateľov, ako aj požiadavky na ochranu zložiek životného prostredia.

Tieto podmienky spĺňa **variant červený** a preto ho správa o hodnotení považuje za **optimálne riešenie**.

V prospech červeného variantu hovorí aj podrobnosť technického riešenia, ktoré rešpektuje výsledky a odporúčania prieskumných prác. **Prieskumné práce nepoukázali na riziká alebo významné zistenia, pre ktoré by variant červený nemohol byť realizovaný.**

Prehľadná tabuľka identifikovaných vplyvov podľa staničenia

Modrý variant

lokalizácia	popis vplyvu
vplyv na obyvateľstvo	
km 0,950 - 1,650	hluková záťaž, výstavba PHS
km 1,290 – 1,580	vizuálna a psychická bariéra v priestore ulice Za Kalváriou
km 1,880 - 2,480	hluková záťaž, výstavba PHS
km 1,960 – 2,220	vizuálna a psychická bariéra v priestore ulice Za Kalváriou
vplyv na horninové prostredie a pôdu	
km 0,000 – 0,040	vplyv na stabilitu zosuvného územia
km 0,447 – 0,850	záber trvalých trávnych porastov a ornej pôdy
km 0,450 – 0,650	vplyv na stabilitu územia , pritaženie päty územia náchylného na zosúvanie
km 0,730 – 0,780	zárez vplyva na stabilitu územia postihnutého zliezaním pokrývných útvarov
km 0,850 – 1,320	záber trvalých trávnych porastov
km 0,880 – 1,210	vplyv zárezu na stabilitu územia náchylného na zosúvanie
km 1,460 – 1,680	vplyv na stabilitu podložia v miestach zakladania opôr a pilierov
km 2,05 a 2,360	vplyv na rozvoj erózie v území
km 2,360 – 2,460	vplyv na stabilitu predportálového zárezu (rozvoj erózie, výskyt maloplošného zosuvu),
km 2,480 – 2,790 a 4,775 – 4,955	vplyv na stabilitu výrubu v priortálových úsekoch s malým nadložím
km 4,890 – 5,020	vplyv na stabilitu podložia,
km 4,970 – 5,020	záber ornej pôdy
vplyv na podzemné a povrchové vody	
km 1,320 – 1,590	premostenie a úprava Malkovského potoka, vplyv na povrchové vody
km 2,500 – 4,840	trasa v tunely, vplyv na podzemné vody
5,020 – 5,050	premostenie rieky Torysy, vplyv na povrchové vody
5,400 – 5,430	preložka potoka Delňa, vplyv na povrchové vody
vplyv na biotopy	
km 2,290 – 2,500	zásah do lesného porastu - biotop európskeho významu Ls5.1
km 4,840 – 4,910	zásah do biotopu európskeho významu Ls5.1

Červený variant

lokalizácia	popis vplyvu
vplyv na obyvateľstvo	
*km 97,680 – 98,450	hluková záťaž, výstavba PHS - lokalita Vydumanec – jestvujúca a budúca zástavba
km 97,708 – 98,239	hluková záťaž, výstavba PHS – Vydumanec – záhradkárská osada
km 98,075 – 99,000	vizuálna a fyzická bariéra v zastavanom území ulíc Za Kalváriou a Terchovskej
km 98,691 – 99,595	hluková záťaž, výstavba PHS - okrajová zástavba - Terchovská ulica
km 98,750 – 99,025	hluková záťaž, výstavba PHS – Vydumanec
km 99,148 – 99,653	hluková záťaž, výstavba PHS - údolie Malkovského potoka
km 99,893 – 100,346	hluková záťaž, výstavba PHS – okrajová časť ulice Za Kalváriou
km 102,612 – 104,005	hluková záťaž, výstavba PHS - záhradkárská osada Pod Wilec hôrkou

km 105,190 – 105,560	hluková záťaž, výstavba PHS - obytný dom na konci úseku v Petrovanoch
vplyv na horninové prostredie a pôdu	
km 98,245 – 98,648	záber trvalých trávnych porastov a ornej pôdy s rozptýlenou zeleňou
km cca 98,265 – 98,900	vplyv na stabilitu územia postihnutého svahovými deformáciami
km 98,648 – 99,115	záber trvalých trávnych porastov
km cca 99,100 – 99,700	svahové deformácie
km 99,660 – 100,250	vplyv na horninové prostredie porušené svahovým pohybom do hĺbky až 7,5 m pod terénom
km 102,730–102,850	záber ornej pôdy
km 102,530 – 102,731	územie porušené rozsiahlymi svahovými deformáciami - typu blokových deformácií a zosuvov
km 103,25-104,80	záber ornej pôdy
vplyv na podzemné a povrchové vody	
km 98,080 - 98,100	úprava potoka Vydumanec v dĺžke 424,08 m,
km 99,125 – 99,370	úprava Malkovského potoka a jeho prítoku,
km 100,380 – 102,543	trasa v tunely, vplyv na podzemné vody
km 102,850-102,880	premostenie rieky Torysu, ktorá je regionálnym biokoridorom
km 103,230-103,250	úprava potoka Delňa v dĺžke 272 m
vplyv na biotopy	
km 99,370 – 100,380	zásah do lesov, biocentra regionálneho významu a do biotopov európskeho významu Ls5.1 na ploche cca 93 218 m ²
km 102,543–102,680	zásah do lesného porastu, regionálneho biocentra Malkovská hôrka, zásah do biotopu Ls5.1 na ploche cca 17 022 m ²

*Staničenie červeného variantu nadväzuje na predchádzajúci úsek diaľnice D1 Svinia – Prešov.

3. ZÁVER

Úlohou navrhovanej činnosti bude zabezpečiť kvalitné a kapacitné dopravné spojenie v území, kadiaľ vedú dôležité tranzitné ťahy. Najväčším problémom existujúcej cestnej siete je, že tranzitná doprava vedie zastavaným územím mesta a obcí, čo nie je priaznivé pre životné prostredie, ale nie je to priaznivé ani pre samotnú dopravu. Súčasná cestná sieť prináša so sebou negatívne dôsledky pre dopravu, ako zvýšenie energetických a časových strát, zvýšenú nehodovosť, zvýšené zaťaženie životného prostredia a pod. Negatíva sa budú s rastúcim dopravným zaťažením v budúcnosti zhoršovať. Navrhované variantné riešenie diaľnice D1 poskytne lepšie kvalitatívne parametre.

Začiatok úseku diaľnice D1 je v križovatke Prešov západ, ktorý nadväzuje na predchádzajúci úsek diaľnice D1 Svinia – Prešov západ a bude pokračovať už v súčasnosti prevádzkovaným úsekom diaľnice D1 Prešov juh - Budimír. Dobudovaním tohto úseku sa vytvorí kompletne diaľničné prepojenie na severovýchode Slovenska.

V procese hodnotenia sa potvrdilo, že výstavbou navrhovanej činnosti sa skrátí a zrýchli tranzitná doprava. Odklonením dopravy mimo intravilány sídel, spolu s navrhnutými opatreniami, sa významne zníži počet obyvateľov, ktorí sú v súčasnosti vystavení negatívnym účinkom hluku a exhalátov. Zároveň stavba prinesie bezpečnosť a plynulosť dopravy, ekonomické úspory času a pohonných hmôt, zvýšenie atraktivity dotknutého územia a zvýšenie ponuky pracovných príležitostí počas výstavby.

Na základe výsledkov hodnotenia správa o hodnotení odporúča s ohľadom na mieru vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice D1 Prešov západ – Prešov juh na životné prostredie, realizovať trasu vo variante červenom.

Komplexom opatrení technického a biologického charakteru je nevyhnutné riešiť zníženie, resp. zmiernenie negatívnych vplyvov na zložky životného prostredia.