



13

NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s. BRATISLAVA
Došlo: 02. 11. 2006
Číslo: 44251

Bratislava 27. 10. 2006
Číslo: 8345/06-7.3/ml

ROZHODNUTIE

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) vydáva podľa § 37 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“), na základe žiadosti navrhovateľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., so sídlom v Bratislave, zo dňa 26. 7. 2006 a 10. 10. 2006, predloženej podľa § 65 ods. 5 zákona, toto rozhodnutie:

Platnosť záverečného stanoviska vo veci navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Fričovce – Prešov, úsek Fričovce - Svinia“ vydaného MŽP SR dňa 22. 7. 1997

sa predlžuje do 1. 2. 2008.

Neoddeliteľnou súčasťou tohto rozhodnutia je kópia záverečného stanoviska vo veci navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Fričovce – Prešov, úsek Fričovce - Svinia“ zo dňa 22. 7. 1997 s vyznačením doby predĺženia platnosti.

ODÔVODNENIE


Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a. s., so sídlom v Bratislave, predložil podľa § 65 ods. 5 zákona na MŽP SR listom zo dňa 26. 7. 2006 a 10. 10. 2006 žiadosť o predĺženie platnosti záverečného stanoviska vo veci „Diaľnica D1 Fričovce – Prešov, úsek Fričovce - Svinia“ vydaného MŽP SR dňa 22. 7. 1997.

V tejto žiadosti navrhovateľ prehlasuje, že nedošlo k podstatným zmenám navrhovanej činnosti, podmienok v dotknutom území a k novým skutočnostiam súvisiacim s vecným obsahom správy o hodnotení. V júni 2006 bol dohodnutý posun trasy, oproti pôvodne navrhovanej trase o 30 m, s obcami Hendrichovce a Bertotovce, čím bolo vyhovené ich požiadavke v rámci pripomienkovania DÚR. Vzhľadom k tomu MŽP SR rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

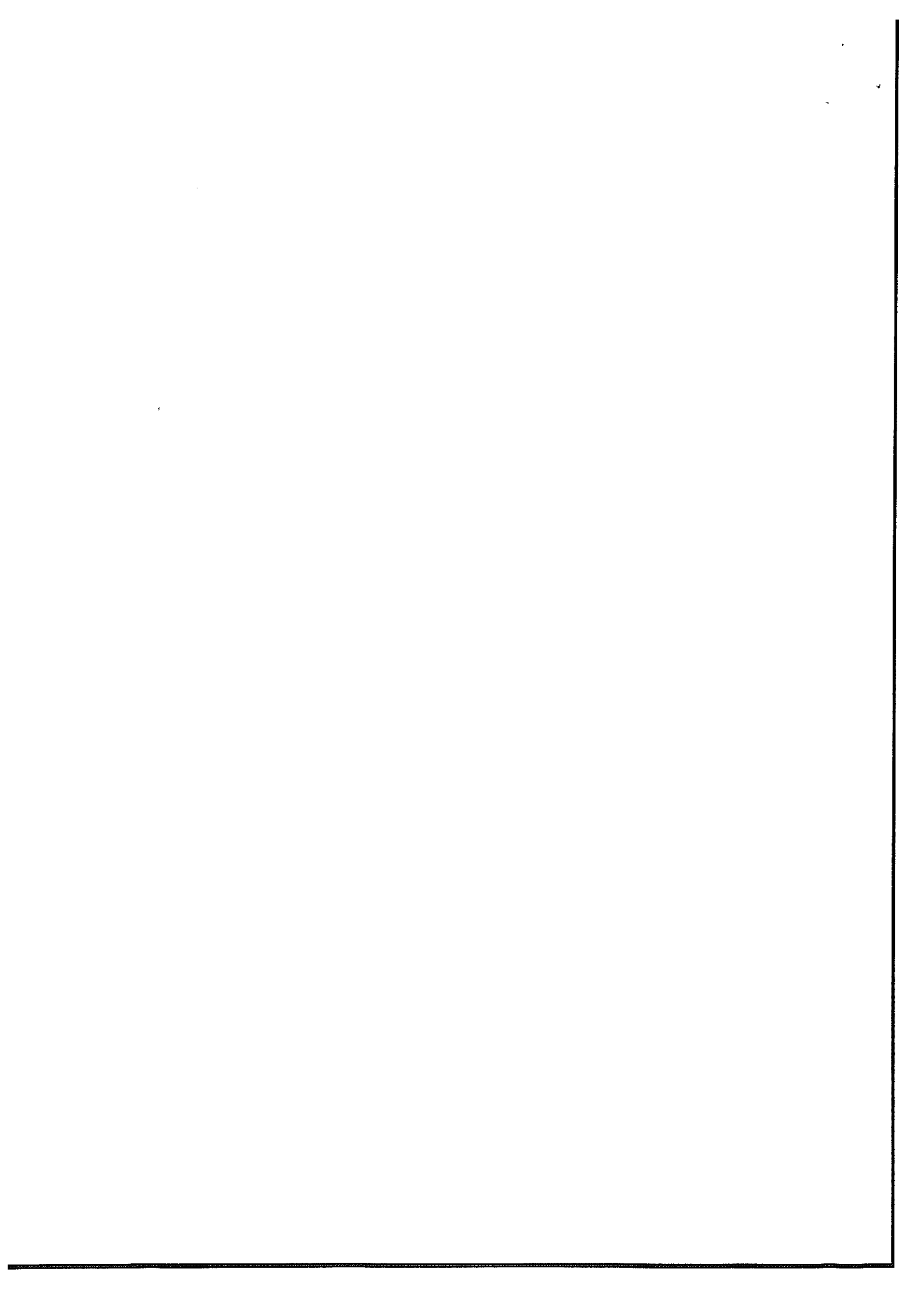
POUČENIE

Toto rozhodnutie sa nevydáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní, a preto sa proti tomuto rozhodnutiu sa nemožno odvolať. Toto rozhodnutie možno preskúmať súdom podľa zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov.




Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania
vplyvov na životné prostredie

Doručuje sa: Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Slovenská správa ciest

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo:

Továrenská 7, 813 44 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Diaľnica D1 v úseku Fričovce - Prešov

2. Účel

Diaľnica D1 v posudzovanom úseku je súčasťou diaľničnej siete v Slovenskej republike. Účelom jej výstavby je riešenie tranzitnej a regionálnej dopravy - napojenie Slovenskej republiky na medzinárodnú dopravnú sieť a zlepšenie dopravnej situácie medzi mestami Poprad a Prešov .

3. Užívateľ

Všeobecní užívatelia komunikácií

4. Umiestnenie (katastrálne územie)

Posudzovaný úsek sa nachádza v okrese Prešov a prechádza cez katastrálne územia obcí Fričovce, Hendrichovce, Bertotovce, Chmiňany, Chminianska Nová Ves, Svinia, Kojatice, Župčany, Malý Šariš, Prešov, Haniska a Petrovany.

5. Termín začatia a ukončenia

Začiatok výstavby: rok 2000

Ukončenie výstavby: rok 2004

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Diaľnica D1 v posudzovanom úseku je navrhovaná ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia, kategórie D 26,5/120 (šírka komunikácie 26,5 m so stredovým deliacim pruhom šírky 4,0 m), so zníženou návrhovou rýchlosťou (100 km/hod). V úsekoch s nadmerným stúpaním, kde by rýchlosť pomalých vozidiel klesla pod 50 km/hod., sú navrhnuté prídavné pruhy pre pomalé vozidlá.

Trasa diaľnice bola posudzovaná v troch základných variantoch:

Variant I. (červený) - v úseku Fričovce - Chmiňany vedený južne - Prešov západ - Prešov juh (v km 83,0 - 97,0). V rámci tohoto riešenia sú navrhnuté tri mimoúrovňové križovatky Chminianska Nová Ves (km 84,48), Prešov - západ (km 97,52), Prešov - juh (km 104,49). Vychádzajúc z konfigurácie terénu je potrebné v tomto variante realizovať v km 99,66 - 101,64 cestný tunel.

Variant IV. (modrý) - v úseku Fričovce - Chminianska Nová Ves vedený severne - Prešov západ - Prešov juh (km 97,0 - 99,0). V rámci tohto riešenia sú navrhnuté tri mimoúrovňové križovatky Bertotovce (km 82,19), Prešov - západ (km 97,15), Prešov - juh (km 103,97). Vychádzajúc z konfigurácie terénu je potrebné v tomto variante realizovať v km 85,10 - 86,41 tunel Bertotovce a v km 99,24 - 101,76 tunel Prešov.

Variant IV.- I. (zelený) - prepojenie variantu IV. na variant I. medzi obcami Bertotovce a Chmiňany (km 80,90 - 85,90), toto riešenie vytvára rôzne kombinácie vedenia trasy diaľnice.

Kombináciou týchto častí vzniká 6 modifikácií trás.

- Trasa č.1 Ia + Ib + Ic + Id
- Trasa č.2 IVa + IVb + Ic + V
- Trasa č.3 IVa + IVb + Ic + Id
- Trasa č.4 IVa + IV-I + Ib + Ic + Id
- Trasa č.5 IVa + IV-I + Ib + Ic + V
- Trasa č.6 Ia + Ib + Ic + V

Z obslužných zariadení sa v riešenom úseku diaľnice navrhujú malé a veľké odpočívadlá. Jedná sa o tieto odpočívadlá :

- pred začiatkom úpravy v blízkosti kaštieľa Fričovce je navrhnuté obojstranné malé odpočívadlo,
- pri obci Župčany obojstranné veľké odpočívadlo,
- pri výjazde z tunela (južný portál) ľavostranné odpočívadlo malé.

Vybavenosť diaľnice je navrhovaná v štandardnej úrovni (telekomunikačné zariadenia, hlásiče námrazy, sčítače dopravy, záchytné zvodidlá, dopravné značenie).

Výškové vedenie trasy diaľnice je prispôsobené reliéfu územia - v miestach prechodu diaľnice cez údolia, prípadne nad cestnými telesami sú navrhované mostné objekty, podľa variant:

stavebný úsek variant I.	33 mostov
stavebný úsek variant IV.	33 mostov
prepojenie I. a IV. variantu	6 mostov

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

I. Vypracovanie správy o hodnotení

Vypracovanie správy o hodnotení sa vykonalo v zmysle § 14 a 15 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len „zákon“).

Navrhovateľ zámeru (Riaditeľstvo diaľnic SR v Bratislave) predložil v júli 1993 Ministerstvu životného prostredia SR „Východiskovú enviromentálnu štúdiu“ úseku diaľnice D1 Hybe - Prešov so stanoviskami od dotknutých orgánov a obcí v zmysle § 7 a § 22 zákona.

Samotná správa o hodnotení Diaľnice D1 v úseku Fričovce - Prešov bola vypracovaná v roku 1996. Spracovateľom správy je Dopravoprojekt a.s. Bratislava, na spracovaní sa podieľal kolektív 12 autorov, koordinátorom bol Ing. Ján Longa.

Súbežne so správou o hodnotení bola spracovaná aj „Technická štúdia“. Jej spracovateľom a tým aj autorom technického riešenia predmetného úseku diaľnice je Dopravoprojekt a.s. Bratislava. K Technickej štúdii sa konali 3 pracovné výbory v roku 1996, zo záverov ktorých sa čerpalo aj do správy o hodnotení.

2. Posúdenie správy o hodnotení a stanoviská k správe o hodnotení.

Posúdenie správy o hodnotení sa vykonalo v zmysle § 16, 17 a 18 zákona.

Navrhovateľ zámeru, Slovenská správa ciest v Bratislave, predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „ministerstvo“) správu o hodnotení v úseku diaľnice D1 na ďalší proces posudzovania dňa 7.2.1997 .

Ministerstvo doručilo dňa 21.2.1997 správu o hodnotení všetkým zainteresovaným subjektom.

K predloženej správe o hodnotení boli na ministerstvo doručené tieto stanoviská:

28.4.1997 11.4.1997 *Mestský úrad Prešov* - súhlasné stanovisko, bez zásadných pripomienok

28.4.1997 28.4.1997 *Občianske združenie „ My a diaľnica „* - nesúhlasí absolútne s variantom vedenia diaľnice južne od obce Haniska variant I-d (červený), prikláňajú sa k riešeniu variantom V

(modrý) pri obci Haniska, za týchto podmienok:

- posunúť diaľnicu severnejšie, až za potok Delňa
- umiestniť stavebné dvory v dostatočnej vzdialenosti od obce
- zabezpečiť, aby výstavbou nedošlo k poškodeniu stávajúcich objektov a rod. domov
- zabezpečiť komplexnú ochranu proti nepriaznivým vplyvom
- v prípade demolácie rod. domov, záberu pozemkov žiada adekvátnu náhradu v zmysle platných zákonov

15.4.1997 Ministerstvo pôdohospodárstva SR - považuje ako najvýhodnejší variant V (modrý) s požiadavkami:

- minimalizovanie dočasných záberov pôdy
- depónie skládky riešiť mimo orných plôch, riešiť ich hlavne na nepoľnohospodárskych pôdach

21.4.1997 Okresný úrad v Prešove, odbor živ.prostredia - súhlasné stanovisko, bez pripomienok

8.4.1997 Okresný úrad v Prešove, odbor živ. prostredia - súhlasné stanovisko s variantom 2 s opatreniami týkajúcimi sa revitalizácie územia po ukončení výstavby diaľnice

15.4.1997 Obecný úrad Hendrichovce - nesúhlasí s variantom I, pre obec je vyhovujúci variant IV. za podmienok:

- že občanom nebudú asanované rodinné domy
- vybudujú sa prístupové cesty k pozemkom
- k záberu pozemkov dôjde až po vyplatení
- pozemky, ktoré budú pri výstavbe použité ako dočasný záber, budú po ukončení prác uvedené do pôvodného stavu
- pri výstavbe nedôjde k znečisteniu potokov
- v časti výstavby, kde sa nachádzajú rodinné domy, budú v miestach vystavaných mostov vybudované protihlukové bariéry.

25.4.1997 Rastislav Mičaník, Ponická Huta - poukazuje na nedostatky v správe o hodnotení, žiada prepracovať a doplniť jednotlivé časti:

- časť B.II.4 Hluk a vibrácie - nedostatočne zohľadnené a údajovo nerozpracované škodlivé účinky vibrácií na obyvateľstvo,
- časť C.II.3.6 Doprava a dopravné plochy - nevenuje sa dostatočná pozornosť žel. doprave, neuvádza sa informácia o plánovanej Vysokorychlostnej železničnej trati, ktorá je navrhnutá v „Konceptnej štúdii trate VRT“ z roku 1991, je nevyhnutné toto dopracovať a vyhodnotiť jednotlivé druhy dopravy,

- časť C.III.2.2 *Vplyvy na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu*, v kapitole *Emisie z dopravy* - nie je venovaná dostatočná pozornosť spalínám, taktiež sa neuvádza, aké vplyvy bude mať dlhodobé pôsobenie týchto škodlivín na obyvateľstvo,
- *diagramy a grafy na str.88 a 89* sú zostavené iba za dobrých rozptylových podmienok, pri výpočtoch emisií nie sú zohľadnené emisie pochádzajúce z miestnych zdrojov a ani z okolitých ciest,
- časť C.IV.1 Program monitorovania v kapitole *Doprava* - navrhovaný interval monitorovania intenzity dopravy je 5 rokov, v záujme objekt. výsledkov je nevyhnutné ho znížiť na 2 roky.
- upozorňuje na nejasnosť preferencie trasy 6, keďže občania Hanisky už viackrát jednoznačne prezentovali jediné, pre nich prijateľné stanovisko, vedenia diaľnice mimo obec.

7.4.1997 *Obecný úrad Petrovany* - odporúča realizovať variant V. bez pripomienok.

21.4.1997 *Obec Haniska* - uprednostňuje alternatívu s dlhším tunelom, ktorá prechádza severným okrajom katastra obce; súbor pripomienok:

- vybudovať objekty proti vplyvu exhalátov, vytvoriť rezervu v rozpočte na prípadné dodatočné úpravy
- spoločne s predstaviteľmi obce jednať o alternatívach návrhu stavebných dvorov a prístupových ciest pre výstavbu, s cieľom ich využitia po ukončení výstavby
- dáva návrh na využitie prebytočnej zeminý z tunelov na rozšírenie násypu pre železničnú trať a na rozšírenie orných plôch.

14.4.1997 *Obecný úrad Bertotovce* - vo svojom stanovisku odporúča vedenie trasy zeleným variantom (IV-I). Variant I je pre obec neprijateľný.

3.3.1997 *Ministerstvo obrany SR, sekcia logistiky* - požiadavka zosúladiť strety záujmov s rezortom Ministerstva obrany SR, prostredníctvom VUSS Košice z dôvodu prechodu diaľnice ochranným pásmom vojenského cvičiska.

12.3.1997 *Ministerstvo kultúry SR* - prikláňa sa k variantu č. 2, bez závažných pripomienok.

10.3.1997 *Obvodný banský úrad Košice* - v stanovisku sa uvádza, že vedením diaľnice nebudú dotknuté lokality výhradných ložísk. Upozorňuje na spresnenie lokalít ložísk nerastných surovín.

19.3.1997 *Sekcia geológie a prírodných zdrojov* - doporučuje uprednostniť trasu č. 5, a zároveň odporúča vykonať inžiniersko - geologický prieskum, zameraný najmä na zosuvnú problematiku a až potom pristúpiť k výberu najoptimálnejšej trasy.

18.3.1997 *Krajský úrad v Prešove, odb.pozemkový, poľnohosp., lesného hosp.* - uprednostňuje riešenie variantom č. 2, žiada zabezpečiť zásady ochrany a využívania pôdneho fondu, vyplývajúce zo zákona SNR č. 307/1992 Zb. o ochrane PPF

24.6.1997 *Krajský úrad v Prešove, odd. úz. Plánovania, ochrany prírody a tvorby krajiny*

- žiada, aby v rámci DUR boli na základe vybranej trasy identifikované plochy pre depónie so špecifikáciou množstva zeminy
- v DUR vykresliť výstavbou diaľnice dotknuté významné biotopy a genofondové lokality pre určenie bližších podmienok z hľadiska ochrany prírody
- v rámci DUR presne lokalizovať migračné koridory pre obojživelníky
- v DUR prehodnotiť riešenie mimoúrovňovej križovatky Prešov - juh, ktoré umožní bezkolízne napojenie cestného ťahu sever - juh v zmysle technicko - plánovacej štúdie pre variant R 22,5 t.z. východný obchvat Prešova
- prehodnotiť situáciu a vypracovať také riešenie mimoúrovňovej križovatky Prešov - západ, ktoré umožní posilnenie významu cesty II/546 (smér Margecany) a bezkolízne napojenie uvažovaného prepojenia Prešov - Uba (severný obchvat Prešova)
- v rámci červeného variantu prehodnotiť lokalizáciu križovatky v km 84,5 medzi Chmiňanmi a Bertotovcami tak, aby bola efektívne zohľadnená i potreba napojenia v smere Sabinov - Lipany na D1 v smere Poprad a späť, deklarovaná v UŠ - VÚC.

V stanovisku sa odporúča preferovať variant 2., ale z hľadiska širších súvislostí je akceptovateľný i variant č. 6.

11.4.1997 *Slovenská agentúra životného prostredia B.Bystrica* - odporúča trasu 2, ktorá je environmentálne prijateľnejšia. Poukazuje na nedostatočné vypracovanie správy o hodnotení, v ktorej chýbajú viaceré informácie (nie sú navrhnuté lokality depónií, pre výpočet emisií boli použité údaje z klimatických staníc na Lomnickom štíte a nie priamo z dotknutého územia a pod.).

Odborný posudok na správu o hodnotení diaľnice D1 v úseku Fričovce - Prešov vypracoval Ing. Július Belic, firma EVIS, Banská Bystrica.

Odborný posudok detailne zhodnotil rozsah a obsah správy o hodnotení a navrhol dopracovanie problémových okruhov v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery z verejného prerokovania

Verejné prerokovania správy o hodnotení sa uskutočnili v dotknutých obciach v zmysle § 17 Zákona NR SR č. 127 / 1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, a to v nasledovných termínoch:

- 1) Verejné prerokovanie správy v obci Haniska, Petrovany dňa 7.4.1997
- 2) Verejné prerokovanie správy v obci Chminianska Nová Ves dňa 9.4.1997
- 3) Verejné prerokovanie správy v obci Chmiňany dňa 9.4.1997
- 4) Verejné prerokovanie správy v obci Bertotovce dňa 10.4.1997
- 5) Verejné prerokovanie správy v obci Hendrichovce dňa 10.4.1997
- 6) Verejné prerokovanie správy v obci Fričovce dňa 7.4.1997
- 7) Verejné prerokovanie správy v obci Prešov dňa 8.4.1997
- 8) Verejné prerokovanie správy v obci Svinia a Kojatice dňa 8.4.1997

Z každého prerokovania bol spísaný záznam, zahrňujúci priebeh rokovania, vznesené otázky zo strany prítomných a odpovede na tieto otázky zo strany navrhovateľa, projektanta a spracovateľa správy o hodnotení.

Na verejných rokovaníach v jednotlivých dotknutých obciach boli vznesené nasledovné otázky a prednesené nasledovné odpovede:

- *spôsob majetkoprávneho vysporiadania za zabraté pozemky, náhrady vlastníkom rod. domov (Haniska, Chminianska Nová Ves, Chmiňany, Bertotovce, Hendrichovce, Fričovce, Prešov, Svinia, Kojatice, Petrovany)*

Odpoveď: Diaľnice sú hradené z verejných prostriedkov, ceny pozemkov, nehnuteľností, porastov sú stanovené platnými predpismi. Pozemky sa v súčasnosti vykupujú, ako stavebné pozemky, za ceny platné pre príslušné obce, rodinné domy na základe znaleckých posudkov, vlastníkom bude poskytnuté náhradné bývanie. Vysporiadanie bude realizované po vydaní územného rozhodnutia a spracovaní geometrických plánov v rámci dokumentácie pre stavebné povolenie.

- *variantné vedenie trasy diaľnice pri obci Haniska (Prešov, Haniska, Petrovany)*

Odpoveď: Variantné riešenie a hodnotenie trasy diaľnice stanovuje zákon NR SR č. 127 / 94 Z.z. o posudzovaní vplyvov na živ. prostredie. Červený variant svojím vedením skracať tunel „ Prešov „ , a tým znižuje náklady stavby.

- *finančné náklady modrého a červeného variantu (Chmiňany, Chminianska Nová Ves)*

Odpoveď: Rozdiel v nákladoch je cca 3.0 mld. Sk v prospech červeného variantu. Rozdiel v dĺžke je cca 400m v prospech modrého variantu.

- ochrana životného prostredia - hluk, emisie (Prešov, Haniska, Petrovany, Bertotovce, Hendrichovce, Chminianska Nová Ves)

Odpoveď: V rámci „Technickej štúdie“, ktorá predchádzala „Správe o hodnotení „ , bola vypracovaná emisná štúdia. Jej výsledky preukázali, že v celom úseku nebudú prekročené emisné limity. Svahy násypov a výkopov budú vysadené kríkovou a stromovou výsadbou s protiexhalačnou a protihlukovou funkciou. V blízkosti obytnej zástavby budú vybudované protihlukové clony, ktorými budú vybavené aj mostné objekty.

- ekologický dopad na rieku Torysu (Haniska, Petrovany)

Odpoveď: Rieka Torysa bude preklenutá estakádou, na ktorej bude protihluková a protiexhalačná stena, dažďové vody budú zvedené diaľničnou kanalizáciou a pred vyústením do recipientu predčistené v sedimentačných nádržiach.

- riešenie migračných koridorov (Fričovce)

Odpoveď: Migračné koridory budú preklenuté nadštandardnými mostnými objektmi, zver je navádzaná oplotením telesa diaľnice a výsadbou navádzacej zelene.

- zachovanie poľných ciest (Hendrichovce, Chmiňany, Fričovce)

Odpoveď: Všetky trvalé poľné cesty, vyznačené aj v mapových podkladoch, budú zachované a vykrižované mimoúrovňovo.

- údržba diaľnice (Fričovce, Chmiňany, Hendrichovce)

Odpoveď: Diaľnica v hodnotenom úseku bude počas prevádzky udržiavaná „ Strediskom údržby diaľnic „ (SÚD) Prešov, resp. SÚD Behárovce.

- prerušenie vodonosných vrstiev (Fričovce)

Odpoveď: Podľa vyjadrenia geológov, výsledkov IGHP v úseku Branisko - Fričovce, nedôjde k narušeniu vodonosných vrstiev.

- definitívne určenie trasy diaľnice, termín realizácie hodnoteného úseku (Chminianska Nová Ves, Prešov, Haniska)

Odpoveď: Definitívna poloha trasy diaľnice bude určená MŽP SR v spolupráci s MDPT SR v „Záverečnom stanovisku“ v termíne 06/97. Hodnotený úsek podľa platného harmonogramu bude realizovaný v rokoch 2000 - 2004.

- možnosti modifikácie trasy (Chmiňany, Haniska, Chminianska Nová Ves, Prešov)

Odpovede:

- posun modrého variantu severnejšie od obce Chminianska Nová Ves (300, 400 m) - toto riešenie, by vyvolalo predĺženie celej trasy a tunela, zvýšenie nákladov stavby, záberu ornej pôdy a lesa.

- posun modrého variantu severnejšie k mestu Prešov, za rieku Delňa - variant V. je vedený na rozhraní katastrov mesta Prešov a Haniska. Poloha diaľnice je limitovaná zosuvným územím severne od vyústenia tunela, jestvujúcou križovatkou (diaľnica Prešov - Budímír) a jej napojením na túto križovátku.

- vedenie trasy poza Furču medzi obcami Haniska a Kendice - toto riešenie značne predlžuje trasu, zväčšuje zásah do lesného fondu, zaberá ornú pôdu a vytvára nelogické napojenie v mimoúrovňovej križovatke pri Haniske.

- posun červeného variantu v km cca 86,5 južnejšie - posun variantu je limitovaný zosuvným územím, v prípade, že výsledky zamerania územia a IGHP preukážu tento posun ako možný, bude riešený v ďalších stupňoch proj. dokumentácie.

- vedenie trasy v katastrí Prešov po hrebeňoch hôr - toto riešenie je neobvyklé, nedovoľujú to technické parametre, vyvolalo by to veľký zásah do lesných porastov, veľké zvýšenie nákladov.

- záber lokálneho vodného zdroja (*Hendrichovce*)

Odpoveď: V prípade likvidácie lokálneho zdroja pitnej vody bude vlastníčkovi zabezpečený náhradný zdroj z prostriedkov diaľnice.

- riešenie inžinierskych sietí (*Bertotovce, Svinia, Kojalice*)

Odpoveď: Inžinierske siete budú rešpektované , zabezpečí sa ich ochrana, resp. preložka.

- možnosť zamestnania pre miestne obyvateľstvo (*Bertotovce*)

Odpoveď: Počas výstavby bude dodávateľ stavby dopĺňať stavy pracovníkov z dotknutého regiónu, počas prevádzky bude možnosť zamestnania v zariadeniach veľkého odpočívadla Župčany.

- situovanie križovatky Chmiňany smerom k Prešovu (*Chminianska Nová Ves*)

Odpoveď: Mimoúrovňové križovatky na diaľnici sú situované vo vzdialenosti 5-15 km, pričom napájajú určité smery, týmto riešením by sa táto križovátka dostala do tesnej blízkosti križovatky Prešov - západ.

- ako doprava počas realizácie zasiahne obec Haniska (*Haniska*)

Odpoveď: V prípade realizácie červeného variantu bude obec do značnej miery zasiahnutá stavebnou dopravou, v prípade realizácie modrého variantu nebude obec zasiahnutá , okrem blízkej zástavby k stavbe. Doprava bude vedená v trase stavby, zariadenia staveniska sú navrhnuté mimo obec, komunikácie sa musia spevniť pre ťažkú dopravu.

- *možnosť príspevku zo strany SSC na vypracovanie územno - plánovacej dokumentácie obce Haniska*

Odpoveď: Toto je možné až po vydaní územného rozhodnutia na výslednú trasu diaľnice, z čoho vyplýva aj jeho percentuálna výška.

- *situovanie mimoúrovňovej križovatky a možnosť napojenia obce na diaľnicu (Chmiňany)*

Odpoveď: Križovatka je situovaná bližšie k obci Bertotovce z dôvodu vhodnej lokality, kratšieho napojenia na cestu I/18, nezaberá ornú pôdu, je v dostatočnej vzdialenosti od obce Chmiňany a obce Bertotovce.

- *využitie pozemkov medzi diaľnicou a cestou I/18 (Svinia, Kojatice)*

Odpoveď: Pozemky zostanú ako poľnohosp. pôda , s možnosťou využitia aj na iné účely.

- *zabezpečenie súčasných možností dopravy a napojenia na diaľnicu D1(Svinia, Kojatice)*

Odpoveď: Všetky jestvujúce komunikácie a trvalé poľné cesty budú diaľnicou vykrižované mimoúrovňovo, možnosť napojenia obcí na diaľnicu je zabezpečená po jestvujúcich komunikáciách cez mimoúrovňové križovatky.

- *šírkové usporiadanie (Svinia, Kojatice)*

Odpoveď: Diaľnica má vo svojej korune šírku 26,5 m. Ďalšie zábery sú závislé od toho, či je diaľnica vedená v záreze, resp. násype.

Žiadne iné závažnejšie otázky a pripomienky, ani negatívne stanoviská k budovaniu diaľnice katastrálnymi územiami dotknutých obcí neboli počas verejného prerokovania vznesené. Celkovo možno na základe verejných prerokovaní správy o hodnotení diaľnice D1 v úseku Fričovce - Prešov konštatovať, že občania dotknutých obcí nemajú vážnejšie výhrady k výstavbe diaľnice, v prípade usporiadania majetkových vzťahov, realizácie ochranných opatrení (hluk, emisie, ochrana prírody) a zabezpečenia zodpovedajúceho napojenia obcí na diaľnicu.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení

K termínu vypracovania záverečného stanoviska neboli doručené žiadne ďalšie stanoviská k správe o hodnotení.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Diaľnica D1 v úseku Fričovce - Prešov je situovaná v Šarišskej vrchovine, a záver úseku v Košickej kotline. Z konfigurácie reliéfu a usporiadania obcí väčšinou v údoliach, vyplýva aj navrhované technické riešenie trasy, so striedaním úsekov v zárezoch, násypoch a na mostných objektoch. S tým súvisia aj predpokladané vplyvy výstavby a prevádzky diaľnice na životné prostredie.

Vyhodnotenie trasy diaľnice z hľadiska jej vplyvov na životné prostredie a jeho zložky, bolo úlohou správy o hodnotení (Dopravoprojekt a.s. Bratislava, 1996). V posudku vypracovanom na túto správu sa konštatuje neúplnosť z hľadiska zistenia niektorých vplyvov a navrhovaných opatrení na ich elimináciu. Preto v nasledovnom texte podávame prehľad predpokladaných vplyvov na základe preskúmania existujúcich podkladov - správy o hodnotení a jej príloh, vyjadrení a stanovísk dotknutých orgánov a obcí, záverov z verejného prerokovania správy o hodnotení a posudku.

Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že v spracovaných ÚPD jednotlivých obcí je trasovanie diaľnice rešpektované či už v severnom alebo južnom variante. Po výbere definitívneho variantu bude však potrebné ÚPD aktualizovať.

V úseku diaľnice D1 Fričovce - Prešov predpokladáme tieto významnejšie vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Pozitívne vplyvy

Realizácia diaľnice D1 v riešenom úseku Fričovce - Prešov so sebou prináša tieto významné pozitívne vplyvy:

- napojenie Slovenskej republiky na medzinárodnú cestnú sieť (toto je možné , samozrejme za predpokladu vybudovania celej trasy D1, presahuje štátne hranice SR)
- zlepšenie regionálnych dopravných väzieb v smere Poprad - Prešov s napojením na väčšie centrá
- zníženie nehodovosti
- zlepšenie kvality životného prostredia (čistoty ovzdušia v spojitosti s automobilovou dopravou) v intraviláne Prešova a dotknutých obcí z dôvodu odvedenia dopravy na diaľnicu
- zvýšenie atraktivity regiónu Šariša, zlepšením jeho prístupu
- vytvorenie nových pracovných príležitostí počas výstavby a prevádzky diaľnice.

Negatívne vplyvy na prírodné prostredie:

Abiotické zložky krajiny

zosuvné územia - vplyv na stabilitu svahov, západne od Prešova medzi križovatkami Prešov- juh a Prešov-západ je zistené rozsiahle zosuvné územie, preto je navrhnutý posun variantu západným smerom a návrh „tunelového variantu“

Možnosť svahových pohybov najmä v oblasti päty svahu sa nevylučuje, výraznejšie zosuvné javy sú známe z východného okraja horského masívu nad údolím Torysy pri Haniske.

- zaústenie kanalizačného systému do vodných tokov cez sedimentačné nádrže- možnosť kontaminácie povrchových vodných tokov

červený variant - km 80,50 ; km 81,70; km 84,20; km 84,60; km 89,20; km 89,80- potok Svinka, km 86,80-potok Jakubovianka, km 91,00- potok Malá Svinka, km 96,70 - potok Vydumanec; rieka Torysa - km 101,90

modrý variant - km 81,50 - potok Lazný Jarok, km 83,00 - Hermanovský potok, km 89,50 - Daletický potok, km 90,50 - potok Malá Svinka, km 96,40 - potok Vydumanec, km 102,00 - rieka Torysa, km 102,70 - potok Delňa

zelený variant - km 3,70 - potok Svinka, km 0,50 - Lazný Jarok, km 1,80 - Hermanovský potok

- celkove sa dá predpokladať presun produkcie exhalátov z intravilánu do extravilánu. V obciach dôjde k najpriaznivejšiemu poklesu exhalátov pri realizácii trasy č. 5.

Biotické zložky krajiny

- priame vplyvy na biotopy a lesné ekosystémy

červený variant - km 91,00 brehové porasty Malej Svinky; km 102,60 brehové porasty Torysy; km 102,20 - km 103,20 výrazné narušenie krajinného priestoru Haniska - Borkút

modrý variant - biotop Hřbok

- priame vplyvy na biokoridory (migračné trasy živočíchov) - koridor potoka Svinka -

červený variant - km 84,50; km 89,80;

modrý variant - km 85,00; km 89,30;

zelený variant - km 4,00;

Negatívne vplyvy na sociálno-ekonomické prostredie :

Obyvateľstvo a osídlenie

- vplyvy na kvalitu a pohodu života obyvateľov dotknutých obcí (vplyv počas výstavby, možné negatívne ovplyvnenie počas prevádzky- vplyv na kvalitu ovzdušia, účinok hluku, vizuálny dopad)

červený variant - V okraj obce Fričovce km 79,70 - 80,00; J okraj obce Hendrichovce km 80,50 - 81,50; J okraj obce Bertotovce km 82,80 - 83,50; J okraj obce Chmiňany km 86,50 - 87,50; J okraj obce Chminianska Nová Ves km 88,00-89,00; J okraj obce Svinia km 91,30 - 92,00; S okraj obce Kojatice km 91,70 - 92,00; JV okraj obce Župčany km 94,80; J okraj obce Malý Šariš km 95,40; Stred obce Haniska km 102,70 - 103,20; JZ okraj mesta Prešov km 98,00 -104;

V prípade realizácie červeného variantu riešenia bude údolie Borkút značne poškodené výstavbou a jako rekreačné územie stratí význam.

modrý variant - V okraj obce Fričovce km 79,50 - 79,80; stred obce Hendrichovce km 80,70 - 81,40; S okraj obce Bertokovce km 82,40 - 84,20; S okraj obce Chmiňany km 86,90 - 87,50; S okraj obce Chimianska Nová Ves km 87,50 - 88,60; S okraj obce Haniska km 102,00 - 102,60;

zelený variant - stred obce Hendrichovce km 0,00 - 0,60; V okraj obce Bertotovce km 3,00 - 3,50; Z okraj obce Chmiňany km 5,40;

- demolácie obytných budov a hospodárskych objektov

červený variant - obec Hendrichovce km 80,60; obec Chmiňany km 86,50; obec Haniska km 103,00; Prešov - Vydumanec km 97,50; Prešov - Za Kalváriou km 99,35; km 98,60

V katastri obce Malý Šariš je červený variant (I) navrhovaný v tesnej blízkosti pozostatkov bývalého židovského cintorína, kde sa nachádzajú v lesnom poraste roztrúsené staré náhrobné kamene. Cintorín nebude trasou znehodnotený.

modrý variant - obec Chminianska Nová Ves km 87,40; Prešov - Vydumanec km 97,15; Prešov - Za Kalváriou km 98,20; km 99,00; obec Haniska km 102,20

- deliaci účinok

deliaci účinok sa negatívne prejavuje pri červenom variante v obci Haniska, kde je vedený priamo cez obec

Výrobné aktivity človeka

- vplyvy na poľnohospodárstvo - trvalý záber pôdneho fondu -

modrý variant - km 80,20; km 82,20; km 82,80; 83,90; 84,60; 86,90; 89,00; 91,20; 92,00; 94,10; 94,90; 95,90; 96,80; 97,60; km 103,00;

červený variant - km 83,80; km 85,70; km 86,30; 91,60; 92,50; 94,50; 95,20; 96,30; 97,10; 98,00; 103,50;

- vplyvy na lesné hospodárstvo - trvalý záber lesného pôdneho fondu, strata produkcie -

(názvy lokalít a čísla porastov sú uvedené v správe, no nie je k dispozícii porastná mapa, z ktorej by vyplývalo situovanie týchto lokalít v návaznosti na širšie územie)

červený variant - km 81,30 - 83,00; km 84,90 - 86,00; km 87,00 - 89,30; km 95,70

modrý variant - km 79,50 - 80,00; km 84,20 - 85,00; km 95,15 - 95,50; km 99,00- 99,20; km 101,75 - 101,90

zelený variant - km 4,40 - 5,40

Z hľadiska vplyvov činností presahujúcich štátne hranice SR možno konštatovať, že vybudovanie diaľnice D1 v celom úseku bude mať pozitívny vplyv z hľadiska medzinárodnej dopravy. Negatívne vplyvy takéhoto rozsahu sa v riešenom úseku diaľnice nepredpokladajú.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledku posudzovania uvedenom v správe o hodnotení, došlých stanovisk, záznamov z verejných prerokovaní a posudku sa odporúča plánovaná činnosť „Diaľnice D1 Fričovce - Prešov“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V/3 tohoto záverečného stanoviska.

2. Odporúčaný variant

Z komplexného posúdenia vplyvu diaľnice D1 na životné prostredie v úseku Fričovce - Prešov je odporúčaný ako najvýhodnejší variant č.5 v zmysle správy o hodnotení (čiže spojenie variantov IVa + IV-I + Ib + Ic + V).

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe spracovanej dokumentácie pre environmentálne hodnotenie, pripomienok a stanovisk dotknutých orgánov a obcí a posudku na správu o hodnotení navrhujeme nasledovné podmienky pre fázu prípravy a realizácie stavby diaľnice D1 v úseku Fričovce - Prešov.

Opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy (DUR)

1. Vykonať podrobný inžiniersko - geologický prieskum po celej trase a hlavne v miestach zosuvných území, za účelom zistenia geotechnických vlastností územia a stanoviť podmienky pre sanačné opatrenia.
2. V prieskumných prácach sa zamerať predovšetkým na :
 - stanovenie rozhrania kontaktu pokryvných útvarov so skalným podložím
 - určenie stupňa a dosahu zvetrania skalného podložia
 - laboratórnymi, prípadne terénnymi skúškami zistiť fyzikálno - chemické vlastnosti hornín ako je modul deformácie, modul pružnosti, pevnosť horniny v tlaku, ťahu a šmyku
 - vŕtateľnosť a rozpojiteľnosť horniny
 - zatriedenie hornín pre návrh technologického razenia (NRTM a TBM) podľa klasifikácie príslušných noriem
 - posúdiť stabilitu svahov portálov úsekov
 - vypracovať podrobnú analýzu geologického prostredia stavby vedenia trasy, puklinovosť horninového prostredia s vymapovaním tektonických línií, zloženie a mocnosť súvrství, ich sklon, veľkosť a dynamiku svahových porúch.

3. Realizovať hydrogeologické prieskumy na vybraných úsekoch trasy, z dôvodu určenia režimu a smerov prúdenia podzemných vôd, v nadväznosti na pitnú a minerálnu vodu, ako aj kvalitatívne zhodnotenie súčasného stavu. hydrogeologickým prieskumom zistiť prítomnosť preferovaných smerov odtokov dažďových vôd a prúdenia podzemných vôd, ktoré teleso diaľnice prehradí, aby bolo možné oslabiť bariérový efekt, ktorý môže viesť k vytváraniu akumulácie dažďovej vody a k znižovaniu produkčnosti pôdy.
4. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie venovať zvýšenú pozornosť záberom pôdy s vyhodnotením kvality, využitiu skrývkového materiálu, inventarizácii bioty v priamo dotknutom území.
5. Riešiť výstavbu mostných objektov z hľadiska minimalizácie vplyvov na ekosystémy vodných tokov. (Odporúčame podľa R - ÚSES pre okres Prešov. Za biokoridor regionálneho významu sa považuje tok rieky Malá Svinka, v úseku od Kojatic rieka Svinka s prilehlými brehovými porastami, ako biokoridory na regionálnej úrovni sú navrhnuté rieka Torysa a Sekčov a lesné komplexy Stavenec - Hložie - Vinica).
6. Prehodnotiť parametre navrhovaných mostných objektov na diaľnici a prechodov pod diaľnicou z hľadiska migrácie obojživelníkov, v prípade potreby navrhnúť ich úpravy. V rámci DUR presne lokalizovať migračné koridory pre obojživelníky.
7. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce, pozmeňujúce vodný režim.
8. Posúdiť účinnosť protihlukových opatrení v rámci navrhovaného technického riešenia v zmysle vyhlášky MZ SR č. 14/1977, na kritických miestach trasovania diaľnice v blízkosti obcí.
9. Pre etapu výstavby diaľnice spracovať a orgánmi štátnej správy pre životné prostredie potvrdiť „enviromentálny plán výstavby“, ktorý by mal zahŕňať návrh zásad výstavby vo vzťahu k životnému prostrediu a návrh kontroly ich dodržiavania v rámci harmonogramu výstavby. Súčasťou plánu by mal byť aj návrh preventívnych opatrení, plán ochranných opatrení počas havárií a nehôd a návrh postupu sanácie následných škôd.
10. V rámci DUR na základe vybranej trasy identifikovať plochy pre depónie so špecifikáciou množstva zeminy.
11. V DUR vykresliť výstavbou diaľnice dotknuté významné biotopy a genofondové lokality pre určenie bližších podmienok z hľadiska ochrany prírody.
12. V DUR hľadať možnosti riešenia mimoúrovňovej križovatky Prešov - juh, ktorá by bezkolízne umožnila napojenie cestného ťahu sever - juh v zmysle technicko - plánovacej štúdie pre variant R 22,5 t.z. východný obchvat Prešova.
13. Hľadať také riešenie mimoúrovňovej križovatky Prešov - západ, ktorá umožní prepojenie cesty II/546 v smere na Margecany.
14. V ďalších stupňoch projektu je potrebné navrhnuť v kritických úsekoch adekvátne sanačné opatrenia /drenáže, oporné múry, kotvenie, priláženie pátiok svahov, výmena málo únosného podlažia .../ s dôrazom na oblasť zárezov, pilierov mostov a estakád a tunelov.

15. Zohľadniť požiadavku Ministerstva obrany SR v zmysle ich stanoviska, v ktorom v ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné spoločné riešenie stretov záujmov.

Územnoplánovacie opatrenia

1. Zpracovať trasu diaľnice D1 do jednotlivých územnoplánovacích dokumentácii dotknutých obcí. Navrhnúť vhodné rozčlenenie územia s ohľadom na rozvoj aktivít v jednotlivých obciach na základe polohy diaľnice a využiť vybudovanie diaľnice v prospech dotknutých obcí.

Technické opatrenia

1. Minimalizovať vplyvy výstavby na vodné toky a ich znečistenie, ako aj na kontamináciu pôdy a podzemnej vody realizovným príslušných opatrení - spevnenie plôch zariadení stavenísk, čistenie odpadových vôd zo staveniska, zachytávanie splachov (zemné nádrže), maximálne obmedziť stavebné manipulácie v ich okolí, venovať zvýšenú pozornosť technickému stavu vozidiel pohybujúcich sa v okolí tokov a vodných zdrojov, po ukončení stavebnej činnosti zabezpečiť odsun nespotrebovaného materiálu a terén upraviť.
2. Riešiť ochranu bioticky významných území už počas výstavby a následne počas prevádzky diaľnice.
 - Bioticky významné územia počas výstavby chrániť aj ich oplotením a výrazným označením, vylúčiť v ich blízkosti budovanie stavebných dvorov, skládok materiálu, prístupových ciest, a pod.
 - V miestach priechodov biokoridorov a migračných trás živočíšstva popod diaľnicu realizovať v prípade potreby vegetačné a drobné technické úpravy, za účelom navádzania živočíšstva do priechodov.
 - Na ochranu pred vstupom zverí do priestoru diaľnice a jej navedenie k podchodom, vybudovať pozdĺž telesa diaľnice obojstranné oplotenie v stanovených úsekoch trasy.
3. Počas prevádzky aj výstavby dodržiavať Nariadenie vlády SR č. 606/1992 o nakladaní s odpadmi a následných ustanovení.
4. Zriadiť prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF.

V najkratšom možnom čase zrealizovať vegetačné úpravy svahov diaľnice s použitím viacradovej výsadby, s prevažným množstvom domácich druhov drevín spĺňajúcich protihlukové a protiexhalačnú funkciu.
5. Mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutých obciach, pravidelne čistiť a udržiavať komunikácie.
6. Počas stavebných prác udržiavať prístupové cesty v bezprašnom a bezbahnovom stave, škodliviny v prízemných vrstvách odstraňovať používaním postrekovacích vozidiel, úprava prevádzky nákladných vozidiel mimo skorých ranných a neskorých večerných hodín, kedy sa spravidla vyskytuje inverzné, málo veterné počasie s nepriaznivými rozptylovými podmienkami.

7. Na základe výsledkov hlukovej štúdie vybudovať dostatočne vysokú protihlukovú stenu a realizovať protiimisnú vegetačnú ochranu sídiel. Protihlukové steny architektonicky harmonizovať s okolitým prostredím (prírodné alebo imitované materiály a farby).
8. V oblastiach portálu tunela umiestniť protihlukové clony s najvyššou výškou pri portáli a postupným klesaním a odklonom od koruny komunikácie.
9. V prípade preukázania monitoríngom nadlimítne hodnoty hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny.
10. Umiestňovať tunelové výduchy mimo hlbších morfológických depresíí so zohľadňovaním lokálnych rozptylových podmienok.
11. Vykonať určenie lokalít pre zriadenie dočasných depónií vyťaženého horninového materiálu, prípadne overiť možnosti deponovania materiálu. v predstihu riešiť problematiku ukladania výkopovej zeminy z tunela.
12. Stanoviť podmienky pre výstavbu mostných objektov z hľadiska minimalizácie vplyvov na ekosystémy vodných tokov.
13. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce pozmeňujúce vodný režim (odvodnenia, kanalizácia, sanácia zosuvných území) pre tie bioticky významné územia, ktoré sú viazané na špecifický vodný režim (ekosystémy vodných tokov) a stanoviť osobitné podmienky pre fázu výstavby.
14. Odvodnenie telesa diaľnice v celej dĺžke kanalizáciou. V oblasti tokov odkanalizovať diaľnicu s odvedením splachových vôd do záchytiek, prípadne sedimentačných nádrží s následným čistením tak, aby sa zamedžilo odtoku nebezpečných látok.
15. V strmších svahoch realizovať protierózne opatrenia.
16. Vypracovať organizačné opatrenia, ktoré budú v prípade potreby riešiť:
 - zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom a materiálom zo zemných prác,
 - únik ropných látok a iných znečisťujúcich a nebezpečných látok a pod. s negatívnymi účinkami na ichtyofaunu.
17. Stavebné dvory lokalizovať na miestach menej hodnotných z poľnohospodárskeho produkčného hľadiska, avšak mimo bioticky významných území, najlepšie po konzultáciách s odborníkmi v oblasti ochrany pôdneho fondu, bioty a ochrany prírody.
18. Vybudovať spevnené plôchy pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov s odizolovaním od podlažia a odvodnenie týchto plôch s prečistením cez lapače olejov a sedimentačné nádrže.
19. Riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku, aby bol čo najmenší záber pôdy.
20. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.
21. Cesty používané na účely výstavby po jej ukončení uviesť do pôvodného stavu, v prípade potreby previesť rekonštrukčné práce.

Krajina a scenéria

1. Citlivo riešiť architektonicko - estetické návrhy telies pílíerov, mostných objektov, portálov tunelov a pod. v úsekoch, ktoré sú v kontakte s urbanizovaným prostredím.
2. realizovať citlivé vegetačné úpravy zárezových a násypových svahov diaľnice, ako aj medzikrižovatkových priestorov a odpočívok tak, aby došlo k postupnému začleňovaniu technického diela do krajiny.

Kompenzačné opatrenia

1. Za demoláciu obytných a hospodárskych objektov poskytnúť náhradu v zmysle platných predpisov.
2. Za likvidáciu stromovej a krovinatej vegetácie rastúcej mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbu na základe bioprojektov.
3. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.
4. Kompenzáciu trvalého záberu pôdneho fondu realizovať aj formou skrývky kultúrnej vrstvy pôdy a jej využitím na zúrodnenie menej produkčných poľnohospodárskych pôd v okolí.
5. Cesty používané na účely výstavby po jej ukončení priviesť do pôvodného stavu, v prípade potreby previesť rekonštrukčné práce.
6. V predstihu zabezpečiť na úrovni obcí, riešenie viasťnických práv k nehnuteľnostiam v území trasovania diaľnice v zmysle platných predpisov.
7. Prednostne zabezpečiť spracovanie „Registrov obnovenej evidencie pôdy“ pod dohľadom Ministerstva pôdohospodárstva SR a Úradu geodézie a kartografie SR v katastrálnych územiach dotknutých obcí.

Prijateľnosť činností pre obce

1. Kooperácia dodávateľa stavby s obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby.
2. Zriadiť prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF.

Iné opatrenia (organizačné opatrenia počas výstavby)

1. V prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.

2. Výstavbu organizovať aj na základe podmienok stanovených z hľadiska ochrany bioticky významných lokalít, minimalizovať rozsah prác v okolí týchto území a podľa možnosti ich prevádzať mimo hlavného vegetačného obdobia a v mimohniezdnom období.
 3. V prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác informovať príslušný odborný ústav (Archeologický ústav SAV Nitra)
 9. V obci Malý Šariš rešpektovať starý židovský cintorín.
- 4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 Zákona č. 127/1994**

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povolujujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku.

Ministerstvo dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne, alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do výberu variantu a do návrhu opatrení (V/3).

Napriek tomu, že správa o hodnotení pre riešený úsek diaľnice D1 Fričovce - Prešov nie je spracovaná v niektorých častiach vyčerpávajúco, bolo možné na základe doteraz vyhotovenej dokumentácie, vyjadrení a stanovísk dotknutých orgánov a obcí a výsledkov z verejných prerokovaní správy o hodnotení získať relatívne komplexný obraz o pravdepodobných vplyvoch všetkých posudzovaných variantov diaľnice na životné prostredie a možnostiach ich eliminácie.

Na základe hodnotenia vplyvu na životné prostredie sa javí ako najoptimálnejšia trasa č. 5 a č.2, vyjadrenia dotknutých obcí sa však prikláňajú k realizácii trasy č.5., s tým, že ďalšie neurčitosti a doplnenie opatrení je potrebné doriešiť v ďalšom stupni DUR.

Výber konečného variantu - trasa č.5 , bol podmienený nasledovnými skutočnosťami:

- vzhľadom na predpokladané rovnaké dopravné zaťaženie na jednotlivých diaľničných trasách sú rozdiely v emisnom zaťažení územia irelevantné. Imisné zaťaženie z dopravy neprekročí v žiadnom z posudzovaných variantov hygienické limitné hodnoty pre NOx. Navrhované trasy

sa líšia len málo, preto rozdiely medzi jednotlivými variantami, čo sa týka imisného zaťaženia, nie sú výrazné,

- demolácie domov budú pri každom variante, najmenšie sú pri zelenom variante (IV-I),
- trasy č. 2 a č.3 svojim technickým riešením si vyžadujú zvýšené investičné náklady,
- tak jako ostatné posudzované trasy i trasa č. 5 v zelenom variante je vedená striedavo nestabilným územím, avšak jej technické riešenia výrazne nenarušia ekologickú stabilitu územia,
- trasa č. 6 by vytvorila bariéru v lesnom ekosystéme a negatívne ovplyvní zamokrené biotopy. Taktiež z hľadiska migračného koridoru tu vznikne bariéra. Výrazne negatívne ovplyvnený a narušený by bol krajinný priestor Haniska - Bokrút,
- vplyvy na podzemné vody sa najvýraznejšie prejavajú u vodných zdrojov v údolnej nive potoka Svinka pri variante 1 a 6.

Z výsledkov hodnotenia vyplýva, že z hľadiska vplyvu stavby na okolité životné prostredie a prijateľnosť pre dotknuté obce je optimálne vedenie trasy podľa variantu č.5.

Realizácia vybraného úseku diaľnice vzhľadom k pomerne zložitým prírodným podmienkam a charakteru osídlenia so sebou prináša aj negatívne vplyvy, avšak väčšina z nich je technicky eliminovateľná bez väčších problémov. Za predpokladu zohľadnenia všetkých navrhovaných opatrení a podmienok, ako aj dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj existujúcich negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice na životné prostredie a jeho zložky, a tým zabezpečiť prevahu jej pozitívnych vplyvov v regionálnom aj medzinárodnom merítku.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku diaľnice by mal byť zameraný najmä na:

Vplyv výstavby a prevádzky diaľnice na substrát, reliéf a geodynamické javy

- sledovanie vplyvu výstavby v exponovaných miestach trasy
- vyhodnocovanie zmien počas výstavby a prevádzky

Predbežný návrh lokalít na monitorovanie:

- zosuvné územie - svahy Kamennej Bane

Monitorovanie vplyvu výstavby a prevádzky diaľnice na režim povrchových a podzemných vôd

- sledovanie režimu vybraných povrchových tokov (recipientov budúcej diaľničnej kanalizácie) a podzemných vôd vo vybraných lokalitách, vyhodnocovanie kvalitatívnych a kvantitatívnych zmien

Predbežný návrh lokalít na monitorovanie:

potok Svinka, potok Malá Svinka , rieka Torysa

Monitorovanie vplyvu výstavby a prevádzky diaľnice na kvalitu zložiek prostredia - ovzdušie, voda, pôda, biota

Režim podzemných vôd bude potrebné sledovať tak počas výstavby, ako aj počas prevádzky tunela:

- monitorovanie odpadových vôd v blízkosti zariadení staveniska, riešenie potrebných opatrení počas havárií a nebezpečenstva znečistenia vodných tokov

Predbežný návrh lokalít na monitorovanie:

okolie zariadení staveniska (upresniť v ďalšej etape).

- monitorovanie fyzikálnochemických vlastností vôd stekajúcich z povrchu diaľnice a vôd v sedimentačných nádržiach, sledovanie kvality recipientov

- monitorovanie kvality podzemných vôd v blízkosti telesa diaľnice a vo významných územiach

Predbežný návrh lokalít na monitorovanie:

• oblasť minerálnych prameňov pri lokalite Borkút

- monitorovanie množstva exhalátov a kvality ovzdušia počas výstavby aj prevádzky diaľnice na vybraných lokalitách, stanovenie stupňa znečistenia ovzdušia, množstva a charakteru exhalátov

- monitorovanie chemickej záťaže pôd v blízkosti trasy diaľnice, stanovenie znečistenia pôd vplyvom prevádzky diaľnice

- monitorovanie kumulácie škodlivín (Pb, Zn) v asimilačných orgánoch rastlín a lesných drevín

Predbežný návrh lokalít na monitorovanie:

• vybrané úseky trasy diaľnice (upresniť v ďalšej etape)

Monitorovanie vplyvu výstavby a prevádzky diaľnice na vlastnosti a správanie biotických zložiek prostredia

- sledovanie a vyhodnocovanie vplyvu výstavby a prevádzky na vybrané ekosystémy, stanovenie potrebných opatrení na ich elimináciu

Monitorovanie vplyvu výstavby a prevádzky diaľnice na obyvateľstvo

- meranie hluku a imisnej situácie vo vybraných lokalitách dotknutých obcí pred výstavbou, počas výstavby a následne aj počas prevádzky diaľnice v zmysle hlukovej štúdie

- pravidelné vyhodnocovanie meraných parametrov (hluk v dennej a nočnej dobe, CO, NO_x, C_xH_y, prachové častice)

- v prípade potreby realizácia opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov výstavby, resp. prevádzky diaľnice

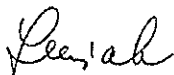
Projekt návrhu monitoringu predložil pred vydaním územného rozhodnutia, príp. stavebného povolenia na Ministerstvo životného prostredia SR.

IV. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR

Ing. Milan Luciak



Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Odbor cestného hospodárstva

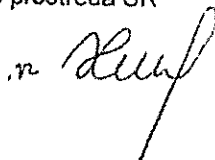


2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia SR

Ing. Alexander Daňo

riaditeľ OPV



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
- 14 -

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

22. 7. 1997

Platnosť záverečného stanoviska vo veci
"Diaľnica D1 v úseku Fričovce - Prešov"
sa predlžuje do 1.2.2008

