

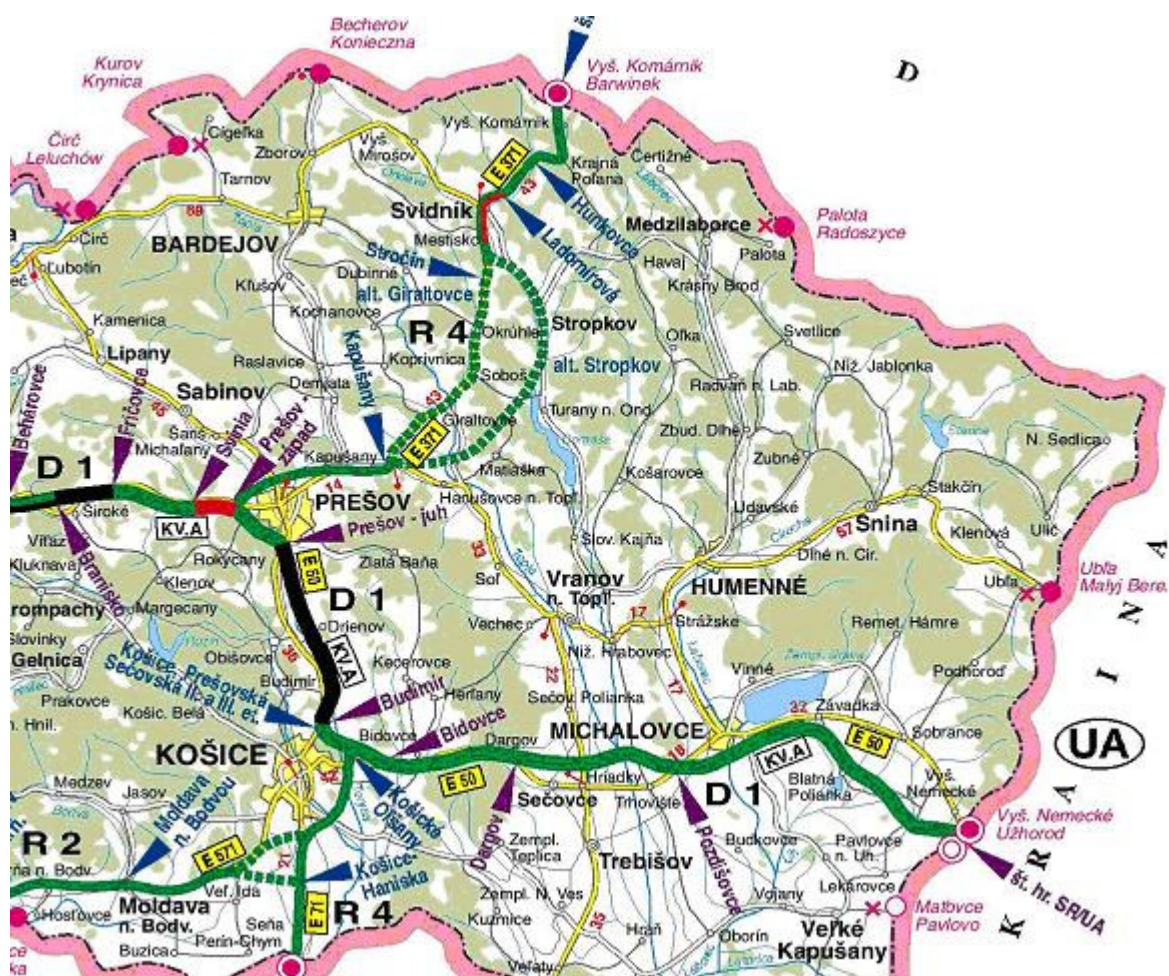
1.3 NON TECHNICAL SUMMARY – Zhrnutie Správy o hodnotení vplyvov zámeru na životné prostredie

Správu o hodnotení vplyvov zámeru rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť – štátna hranica SR/MR (ďalej len Správa) vypracoval Ekojet, spol. s r.o. vo februári 2004. Správa je v plnom rozsahu priložená PíloheV.

Zámer je súčasťou doplnkovej cestnej siete TEN-T – koridor rýchlostnej cesty R4 Budimír – Košice – Milhošť. Tento úsek rýchlostnej cesty R4 bude súčasťou koridoru TEM 6 Košice – Milhošť – štátna hranica SR/MR a súčasťou ťahu rýchlostnej cesty R4 na území Slovenskej republiky.

Zámer R4 Košice – Milhošť bol navrhnutý ako jednoetapový projekt. Nasledujúca mapa zachytáva rýchlostnú cestu R4 v plnom rozsahu a vymedzuje jednotlivé úseky.

Obr. 1 Širší vzťahy rýchlostnej cesty R4



Umiestnenie stavby

Navrhovaná rýchlostná cesta R4 je situovaná súbežne s existujúcou cestou I. triedy I/68 v smere sever – juh vo vzdialenosti cca 2 km. Prevažná časť územia je evidovaná ako orná pôda a trvale trávnaté pozemky.

Na začiatku úpravy je rýchlostná cesta napojená na existujúcu cestu I/68 v mimoúrovňovej križovatke Košice juh zabezpečujúcej prepojenie rýchlostných ciest R4, R2 (dokončenie úseku R2 Včeláre – Košice je plánované na rok 2019) a cesty I/68.

V úseku km 1,0 až 2,5 prechádza rýchlostná cesta dopravným koridorom železničnej trate č. 160 Zvolen – Košice a širokorozchodnej železničnej trate Maťovce - Veľká Ida. Medzi širokorozchodnou traťou a železničnou stanicou Haniska pri Košiciach rýchlostná cesta križuje železničné trate a prístupovú cestu k železničnej stanici Haniska.

V úseku 2,0 až 8,0 prechádza rýchlostná cesta územím ornej pôdy s krížením jestvujúcich ciest III. triedy III/050 187 a III/050 189 a poľnou cestou.

V úseku km 8,0 až 9,0 prechádza rýchlostná cesta údolím Sokolianskeho potoka, kde sú situované tranzitné vedenia plynu a ropy.

V úseku km 9,0 až 11,0 rýchlostná cesta prechádza s krížením dvoch poľných ciest.

V úseku km 11,0 až 12,0, kde rýchlostná cesta vedie priemyselným parkom Kechnec, bude vybudovaná druhá mimoúrovňová križovatka. Územie je zastavané alebo avrhované na zastavanie jednotlivými závodmi priemyselného parku.

Od km 12,0 po štátnu hraniciu prechádza rýchlostná cesta poľnohospodársky využívaným územím.

Projekt bude realizovaný v Košickom samosprávnom kraji v katastrálnych území obcí Šebastovce, Valaliky, Haniska, Sokolany, Seňa, Kechnec, Perín, Milhost'.

Stručný opis projektu podľa Správy o hodnotení

Základné parametre:

- Návrhová rýchlosť 120 (100) km/h
- Maximálne povolená rýchlosť 130 km/h
- Šírkové usporiadania diaľnice D3: km 0,000 – 14,175 rýchlostná cesta kategórie R 24,5 (šírka 24,5 m)

Dĺžka mostných objektov:

- Mostné objekty na R4: 6 ks 792,96 m
- Mostné objekty na I/68: 1 ks 126,1 m
- Mostné objekty na cestách 3. triedy: 2 ks 120 m
- Mostné objekty na poľných cestách: 5 ks 325,3 m
- Celková plocha mostných objektov 23 998 m²

Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty

- Stredný deliaci pás 1 x 3,00 m
- Vnútorne vodiace pružky 2 x 0,50 m
- Jazdné pruhy 4 x 3,50 m
- Vonkajšie vodiace pružky 2 x 0,25 m
- Spevnená krajnica 2 x 2,50 m
- Bezpečnostný odstup 2 x 0,50 m
- Spolu 24,5 m

Pripájacie a odbočovanie pruhy vetiev križovatiek sú navrhnuté v zmysle STN 73 6102. Šírka pruhov je 3,5 m.

Konštrukcia vozovky rýchlostnej cesty

- Asfaltový koberec modifikovaný 40 mm
- Spojovací asfaltový postrek
- Asfaltový betón modifikovaný 50 mm
- Spojovací asfaltový postrek
- Obaľované kamenivo modifikované 70 mm
- Stabilizácia cementom 220 mm
- Mechanicky spevnené kamenivo 200 mm
- Spolu 580 mm

Údaje o existujúcich objektoch

V trase navrhovanej rýchlostnej cesty R4 sa nachádzajú vzdušné vedenia VN 400-kV, VN 110-kV, VN 22-kV, tranzitné plynovody, tranzitné ropovody, telefónne vedenia, plynovody, kanalizácia, vodovod, diaľkové a optické káble, cesty I/68, III/050 187, III/050 189, železničné trate normálneho a širokého rozchodu, poľné cesty a vodné toky. Tieto objekty sa upravujú, resp. sa preložia do novej polohy. Iné objekty, príp. zariadenia sa v záujmovom území nenachádzajú.

Preložky ciest

Z dôvodu výstavby rýchlostnej cesty R4 a súvisiacich častí stavby sú potrebné úpravy pozemných komunikácií. Potrebné sú úpravy ciest I/68 (v mieste mimoúrovňovej križovatky Košice-juh s rýchlostnou cestou), III/050 187, III/050 189 (v mieste navrhnutých mostných objektov nad rýchlostnou cestou) v nevyhnutnom rozsahu. Upravená časť cesty I/68 bude zodpovedať kategórii C 11,5/70 (jestvujúci stav) a úprava ciest III. triedy bude zodpovedať kategórii C 7,5/50. Celková navrhovaná dĺžka úpravy cesty I/68 je 700 m a dĺžka úpravy ciest III. triedy je spolu 800,0 m. Trasovanie týchto dotknutých ciest bude zachované. Z tohto dôvodu ide o úpravy ciest a nie o preložky. V súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty R4 je potrebné preložiť aj jestvujúce poľné a prístupové cesty tak, aby bol zabezpečený prístup na všetky pozemky rozdelené stavbou. Prístupové cesty budú napojené na jestvujúce cesty III/050 189 a cestu I/68.

Dĺžky úprav (preložek) ciest:

- I/68 (SO 110) 700 m
- III/050 187 (SO 111) 350 m
- III/050 189 (SO 112) 400 m
- 6 x poľná cesta (SO 120 – 125) 3 059
- Dočasná obchádzková komunikácia na I/68 (SO 115) 606 m
- Dočasné napojenie R4 na I/68 (SO 116) 253 m

Križovatky

Na predmetnom úseku rýchlostnej cesty R4 sú plánované dve mimoúrovňové križovatky a jedna križovatka na existujúcej ceste I/68:

1. Košice Juh – navrhovaný projekt rieši iba vetve „I“ a „J“, ktoré budú zabezpečovať plynulé prepojenie cesty I/68 a navrhovanej rýchlostnej cesty R4. V budúcnosti bude križovatka rozšírená o vetve prepojujúci plánovanou rýchlostnou cestou R2.

2. Kechnec – Navrhnutá mimoúrovňová križovatka Kechnec zabezpečuje prepojenie rýchlostnej cesty R4 a priemyselného parku Kechnec, ktorý je „Perínskou cestou“ pripojený na cestu I/68.

3. Okružná križovatka na „Perínskej ceste“ (SO 108) je súčasťou mimoúrovňovej križovatky Kechnec, ktorá rieši pripojenie rýchlostnej komunikácie R4 s Perínskou cestou, okružná križovatka sa nachádza pod mostným objektom SO 215.

Múry

Na základe výsledkov inžiniersko-geologického prieskumu sú v trase navrhnuté zárubné múry.

1. Zárubná pilótová stena na rýchlostnej ceste R4 v km 12.230 – 12,460 slúži na zabezpečenie stability svahu telesa cesty, ktorá je v tomto úseku vedená v záreze hĺbky cca 7 – 17 m.

2. Zárubný múr zabezpečuje proti zosunutiu odkop prírodného svahu, zachytáva jeho konštrukciou zemné tlaky a prenáša ich cez základovú škáru do podlažia. Zárubný múr v km 13.050 slúži na zabezpečenie stability svahu telesa cesty, ktorá je v tomto úseku vedená v záreze hĺbky cca 7 m.

Celková dĺžka zárubných múr resp. sten je 390 m.

Protihlukové steny

V projekte je navrhnutá jedna protihluková stena. Účelom návrhu protihlukovej steny v danom úseku rýchlostnej cesty R4 je zníženie hlukovej záťaže v obytnej zóne a v lokalite plánovanej obytnej zóne obce Haniska pri Košiciach. Výška protihlukovej steny je vzhľadom na maximálny účinok protihlukovej steny a umiestnenie protihlukovej steny na korune násypového telesa rýchlostnej cesty R4 3,0 m. Protihluková stena je celkovej dĺžky 1 974,3 m, z toho 498,3 m je na moste (SO 206).

Preložky a úpravy inžinierskych sietí

Plynovody

Preložky VTL a STL plynovodov	2 670 m
Ochrana VTL a STL plynovodov	278,5 m
Ochrana tranzitných plynovodov	230 m

Vodovody

Ochrana vodovodov	480 m
Preložka vodovodov	505 m

Komunikačné káble (preložky a ochrana)

Telefónne káble (T-com)	5 617 m
Komunikačné káble (SPP a Transpetrol)	2 664 m

Elektrické vedenie

VVN 110 kV (úprava)	800 m
Preložky a ochrana VN 22kV	1 693 m
Kábelová NN prípojka pre ISD	190 m

Železničné komunikačné káble

Varietná riešenia zámeru

Riešenie úseku rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť bolo v priebehu spracovania riešené v niekoľko variantoch. Trasy skúmaných variantov sú navrhnuté na základe priestorového vedenia koridoru dopravného prepojenia, ktorý bol študovaný v „Technicko-plánovacej štúdii cestného ťahu sever - juh v trase štátna hranica PR - Vyšný Komárnik - Prešov - Košice - Milhošť- štátna hranica MR“ (Dopravoprojekt Bratislava 1994). Priestorové vedenie trás bolo následne upresnené na základe spracovaného inžiniersko-geologického prieskumu.

1. Varietná riešenia posudzovaná v Zámeru

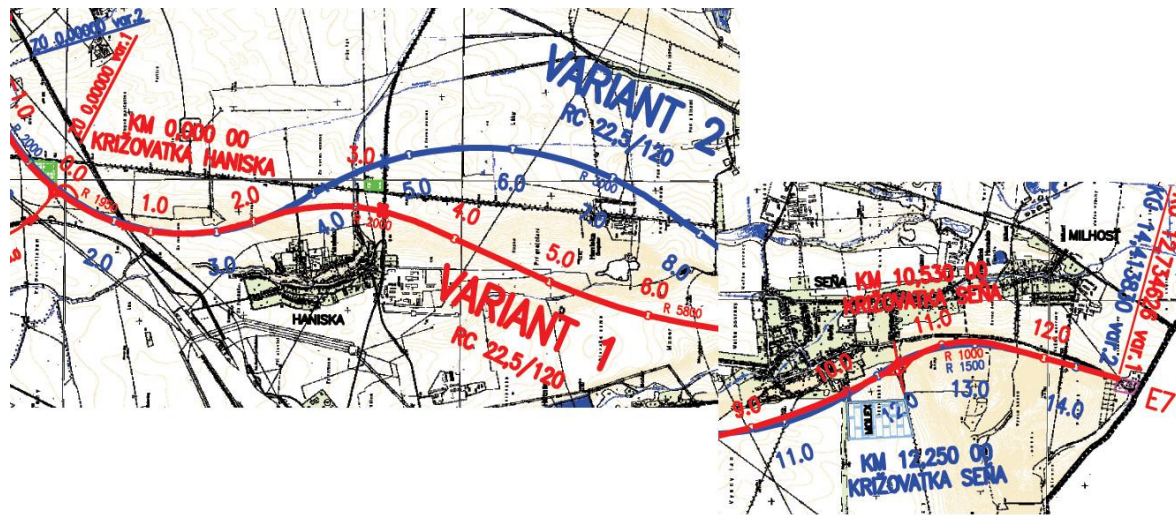
V roku 2002 bola vypracovaná technická štúdia a environmentálny zámer (ďalej Zámer) rýchlostnej cesty R4, ktorý prevzal spracované dvoch variantoch – variantu 1 a 2. Zámer je priložený v prílohe V.

V oboch variantoch má navrhovaná komunikácia začiatok v meste Košice, mestskej časti Barca, kde nadväzuje na existujúcu Štvorpruhovú komunikáciu. Trasa je priamo napojená na komunikačnú sieť mesta Košice. Na konci úseku je navrhovaná komunikácia napojená na štátnu hranicu SR/MR v priestore hraničného priechodu Milhošť s pokračovaním v Maďarskej republike.

Celková dĺžka trasy variantu 1 je 16,428 21 km variantu 2 je to 17,064 26 km. Dĺžka trasy cesty I/68 v jestvujúcom stave - nulový variant je 15,636 km.

Prehľadná situácia stavby podľa technickej štúdie z roku 2002, ktorá bola prevzatá aj do environmentálneho zámeru je patrná z nasledujúcich obrázkov.

Obr. 2 Prehľadná situácia variantov 1 a 2 podľa Zámeru z roku 2002



V technickej štúdii z roku 2002 boli študované ďalšie varianty:

Variet 3 a 4

Rýchlostná komunikácia v týchto variantoch bola riešená súbežne s jestvujúcou cestou I/68, pričom variant 4 priamo prechádzal časťou Grajciar a variant 3 obchádzal časť Grajciar z východnej strany. Nevýhodou týchto trás, pre ktorú bolo upustené od ďalšieho sledovania trás, je ich trojnásobné kríženie so železnicou. Úsek cestnej komunikácie C 22,5 je vedený súbežne s cestou I/68 pričom kríži dvojkolajnú železničnú trať Košice - Zvolen a širokorozchodnú trať do US Steel Košice. Vzhľadom na štrkové usporiadanie pod mostom je potrebné rekonštruovať tieto mostné objekty. Pri krížení rýchlostnej komunikácie so širokorozchodnou železničnou traťou je potrebné vybudovať nový mostný objekt na železnici. Tieto úpravy sú vzhľadom na dôležitosť tratí, elektrifikáciu tratí a zabezpečenie zabezpečovacím zariadením veľmi náročné. Širokorozchodná trať tvorí jediné dopravné spojenie pre zásobovanie koncernu US Steel Košice surovinami.

Na základe týchto skutočností boli hľadané polohy trás umožňujúce križovanie rýchlostnej komunikácie so železnicou bez obmedzenia dopravy na železnici. Vzhľadom na výškové vedenie týchto tratí jediné vhodné miesto na kríženie rýchlostnej komunikácie so železnicou je na terase rieky Hornád pri obci Haniska.

Variant 5

Tento variant je vedený západne od územia obcí Haniska, Seňa a Kechnec. Vzhľadom na jeho najväčšiu dĺžku bolo od tohto variantu upustené.

Varianty s využitím existujúcej cesty I/68

V rámci študovaných variantov bol študovaný variant s využitím jestvujúcej cesty I/68, ktorá by slúžila ako polovica budúcej štvorpruhovej komunikácie. Vzhľadom na to, že sa jedná o rýchlostnú komunikáciu s obmedzeným prístupom, je potrebné zabezpečiť prístup do obcí napojených na cestu I/68 pre vozidlá nevyužívajúce rýchlostnú komunikáciu. Táto požiadavka si vyžaduje vybudovať 9,5 km ciest III. triedy kategórie S 9,5/60 pre napojenie obcí Seňa, Kechnec, Milhošť, Belža a časť Grajciar súbežne s rýchlostnou komunikáciou v trase cesty t/68 alebo s napojením na cestu III/06823 do obce Gyňov.

Toto prepojenie cestou III. triedy prinesie zvýšenie dopravnej záťaže v obci Čaňa a Valaliky cca 4 500 voz/24 hod v roku 2025, čím dôjde k zvýšeniu negatívnych vplyvov na životné prostredie v obciach Čaňa a Valaliky. Náklady na tieto úpravy predstavujú podľa tehdejších odhadov 270,75 mil. Sk (cca 9 mil. EUR). Trvalý záber plôch (z 95 % poľnohospodárskej pôdy) pri trase rýchlostnej komunikácie v trase cesty I/68 (vrátane prístupových ciest dl. 9,5 km) je 87 ha. Tieto náklady sa prejavujú vo zvýšení stavebných nákladov rýchlostnej komunikácie. Na základe týchto nepriaznivých skutočností bolo upustené od ďalšieho študovania variantu rýchlostnej komunikácie v trase cesty I/68.

Z výše popísaných dôvodov technickej a ekonomickej nevýhodnosti neboli varianty 3, 4, 5 ani iné variácie vedenie trasy rýchlostnej cesty v súbehu s existujúcou cestou I/68 posudzované z environmentálneho hľadiska v Zámere z roku 2002.

2. Variantná riešenia posudzovaná vo Správe

Varianty 1 a 2 posudzované v Zámere boli ďalej environmentálne skúmané vo Správe o hodnotení vplyvov stavby na životné prostredie a priblížil k nim tretí zelený variant navrhnutý na vyžiadanie obce Haniska, ktorá prechádza cez priemyselný park Kechnec a nový hraničný priechod. Prehľadná situácia variantov posudzovaných vo Správe vidieť nasledujúci obrázok 2.

Navrhovaná komunikácia má vo všetkých variantoch začiatok v meste Košice, mestskej časti Barca, na konci dnešnej štvorpruhovej komunikácie. Trasa je priamo napojená na komunikačnú sieť mesta Košice. RK je na konci úseku napojená na štátnu hranicu SR/MR, s výhľadovým pokračovaním v Maďarskej republike.

Trasy všetkých variantov sa skladajú z dvoch úsekov:

1. úsek kategórie C 22,5/80, od začiatku úseku po križovatku s R2, ktorá výhľadovo pokračuje súbežne so širokorozchodnou železničnou traťou a pri obci Rozhanovce sa napája na diaľnicu D1.
2. úsek kategórie RC 22,5/120, od križovatky s R2 po koniec úseku na hranici SR/MR.

Trasa variantu 1 - červeného, je v 1. úseku napojená stykovou križovatkou na jestvujúcu komunikáciu v mestskej časti Košice - Barca kategórie MZ 33/70 s električkovým pásom. Trasa ďalej pokračuje ako západný obchvat miestnej časti Šebastovce súbežne so železničnou traťou Košice - Zvolen, ktorú následne južne od Šebastoviec križuje mostným objektom, za ktorým nasleduje mimoúrovňová križovatka Haniska, ktorá zabezpečuje prepojenie R4 s R2.

Trasa variantu 2 - modrého, je v prvom úseku, v ktorom je napojená na miestnu komunikáciu kategórie MZ 33/70 s električkovým pásom, vedená v dĺžke 600 m po tejto existujúcej komunikácii I/68. Za mostným objektom na dvojkol'ajnej železničnej trati Košice - Zvolen sa nachádza úrovňová priesečná križovatka s napojením na jestvujúcu cestu I/68 a cestu III/06821 smerom do obce Valaliky.

Pokračovanie predstavuje východný obchvat MČ Šebastovce, v priestore medzi Šebastovcami a Valalikmi. Prvý úsek končí mimoúrovňovou križovatkou Valaliky (prepojenie R4 s R2).

Trasa variantu 3 - zeleného, je v prvom úseku totožná s variantom 1 - červeným, čo však nevyklučuje aj kombináciu s modrým variantom.

Variantné riešenie druhého úseku komunikácie R4 predstavuje rôzne spôsoby obchvatu obce Haniska. Červený a modrý variant je východným obchvatom obce, pričom červený variant je trasovaný bližšie k obci. Modrý variant vedie vo väčšej vzdialenosti od obce Haniska, pričom nevyhnutne 2 krát križuje súčasnú cestu I/68 a súčasne z východnej strany obchádza aj časť Grajciar.

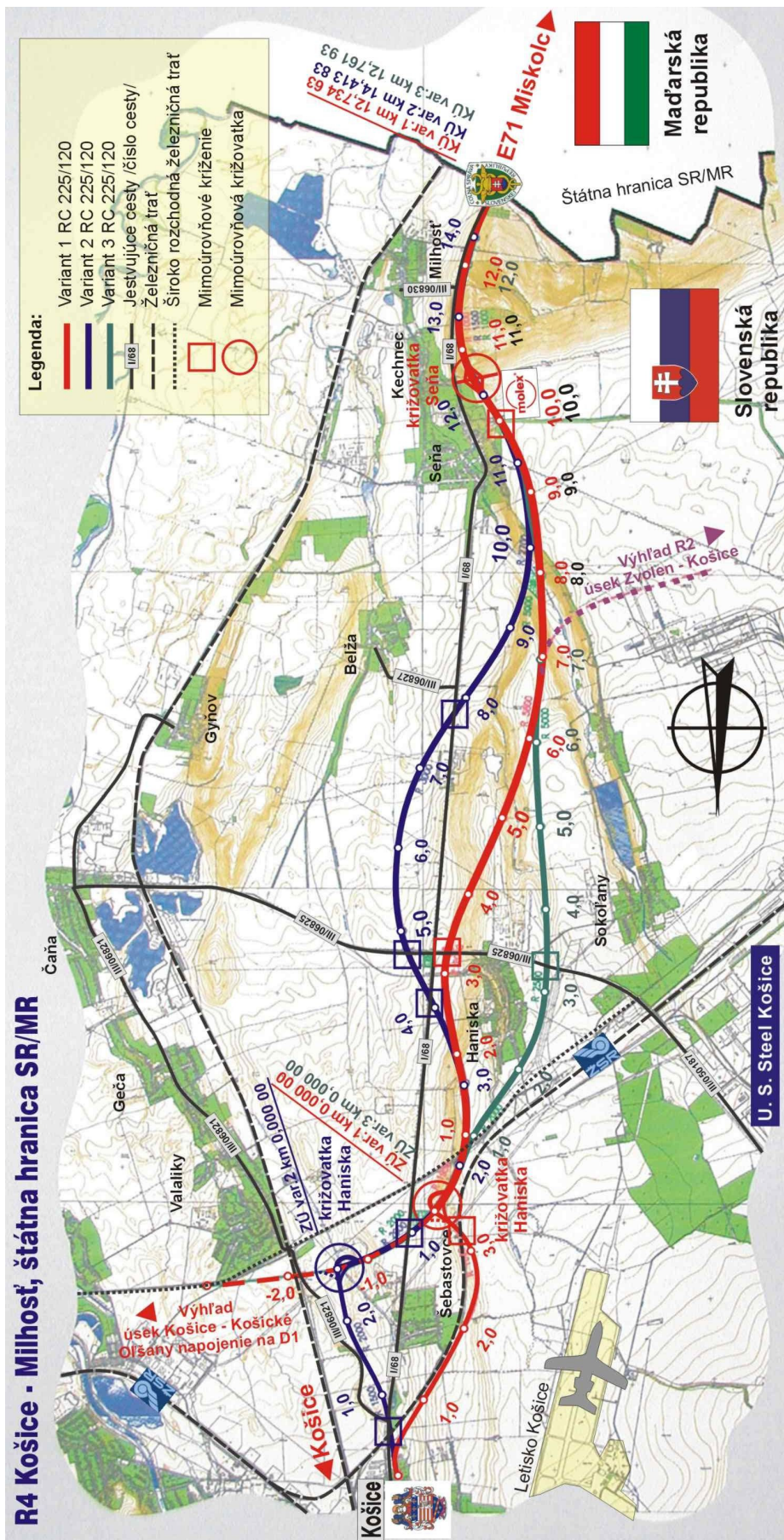
Zelený variant predstavuje západný obchvat obce Haniska, vedený v súbehu vedením VN a letiskom PD Haniska.

Severne od obce Seňa sa trasy variantov spájajú do jedného koridoru, ktorý je vedený západným obchvatom obcí Seňa a Kechnec.

Tab. 1 Základné údaje o variantoch

Ukazovateľ	Jednotka	Variant		
		Červený -1	Modrý - 2	Zelený - 3
Dĺžka trasy	km	16,428	17,064	16,456
Z toho dĺžka 1. úseku	km	3,693	2,650	3,693
Trvalý záber PPF	ha	71,3	71,1	71,3
Záber LPF	ha	0	3,7	3,7
Mosty	ks	9	13	9
Asanácie RD	ks	6	6	6
Dĺžka protihlukových clôn	m	1 670	1 670	1 920
Celkové náklady	mil. Sk	3 280,490	3 472,280	3 290,840

Obr. 3 Prehľadná situácia variantov 1, 2 a 3 podľa Správy z roku 2004



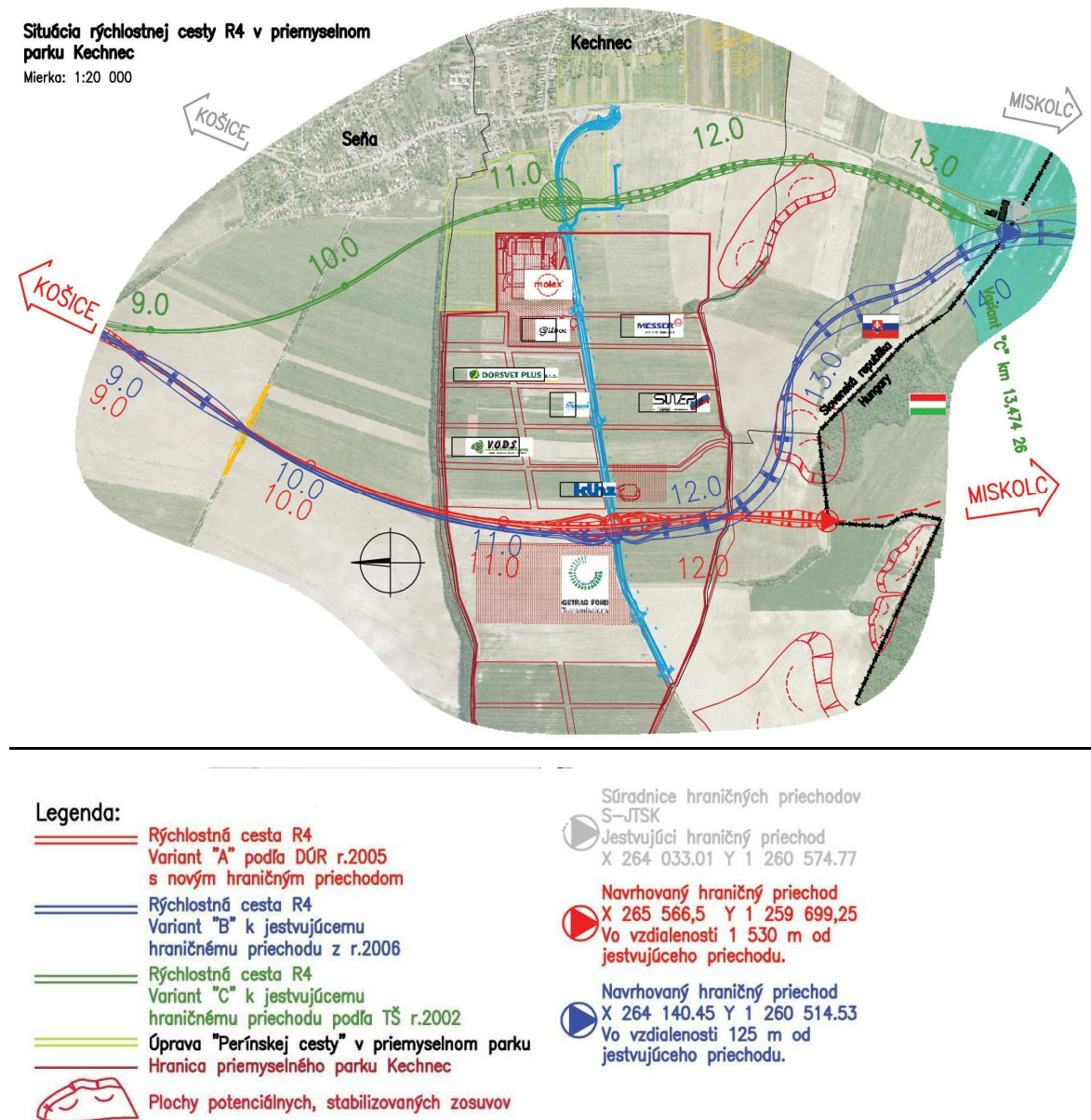
3. Další varianty řešení z procesu EIA

V procese EIA vyplynula na základe požiadavky obce Kechnec potreba modifikovať trasu preložky cesty v prihraničnom úseku, v súvislosti so zámermi obce Kechnec. Modifikácia bola dopracovaná Dopravoprojektom Bratislava, a.s., stredisko Prešov v máji 2004 a dokumentácia tvorí prílohu Posudku vypracovaného podľa § 19 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z.

Modifikácia je spracovaná formou troch alternatív, ktorých základnou filozofiou je znížiť vplyvy dopravnej záťaže na obce Seňa a Kechnec a hľadanie optimálnej polohy z hľadiska prechodu cez plánovaný a sčasti vybudovaný priemyselný park Kechnec. Všetky alternatívy začínajú odpojením sa od koridoru zeleného variantu severne od obce Seňa. Prepojenie s cestami nižšej kategórie zabezpečuje križovatka R4 s cestou Kechnec – Perín.

Prvá alternatíva je situovaná najbližšie k obciam a obchádza vybudovaný podnik Molex. Druhá modifikácia obchádza obce Seňa a Kechnec širokým oblúkom a v priestore súčasnej odbočky na Milhošť sa pripája do trasy cesty I/68 a smeruje na súčasný hraničný prechod SR/MR. Tretia alternatíva je v prvom úseku obdobou druhej alternatívy, za križovatkou s cestou Kechnec - Perín však pokračuje k hranici novým koridorom, čo si vyžiada vytvorenie nového hraničného prechodu a zabezpečenie pokračovania cesty na maďarskej strane.

Obr. 4 Navrhované varianty vedení trasy R4 na základe požiadavky obce Kechnec



Všetky modifikácie sú situované v rámci širšieho riešeného územia posudzovaného v správe o hodnotení, v ktorom boli identifikované všetky potenciálne vplyvy. Vzhľadom na situovanie alternatív sú relevantné predovšetkým vplyvy na prírodné prostredie, z ktorých dominujú geologické aspekty a vplyvy na migráciu živočíchov.

4. Záverečné stanovisko EIA – odporúčaný variant procesom EIA

Na základe výsledkov procesu EIA vedeného podľa zákona č. 127/1994 Z. z. odporúčalo MŽP SR výstavbu rýchlostnej cesty R4 za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V.3 záverečného stanoviska, záverečné stanovisko vid' Príloha V.

Trasa komunikácie bola vo stanovisku rozdelená na tri úseky a pre jednotlivé úseky bol vybraný najvhodnejší variant:

1. začiatok úseku – križovatka s R2

Odporúča sa modrý variant, predovšetkým s ohľadom na územný rozvoj mestskej časti a možnosť kvalitnejšieho dopravného napojenia priemyselného parku Valaliky.

2. križovatka s R2 – Seňa (cca km 6,0-7,0)

Druhý úsek uvažuje so 4 variantmi (3 varianty posudzované vo Správe, vid' obr. 2, a 4. variant navrhnutý obcou Haniska – vede paralelne s cestou I/68). Po podrobnom zhodnotení hlukových pomerov a urbanistických rozvojových zámerov obce, záverečné stanovisko EIA odporúča aby bol výsledný variant schválený obcou Haniska. Pripúšťa sa modifikácia napojenia R4 na R2, v prípade ak ňou dôjde k zlepšeniu hlukových podmienok v obci Haniska.

3. Seňa – hranice SR/MR

V priebehu procesu EIA boli dopracované nové alternatívy trasy, vid' obr. 3, cez priemyselný park Kechnec, pretože spoločný koridor povodne navrhovaného červeného, modrého a zeleného variantu viedol v malej vzdialenosti od obytného územia a kolidovalo s rozvojovými aktivitami obce Kechnec. Záverečné stanovisko EIA odporúčalo trasu viesť v dopracovanej variante cez priem. park Kechnec na nový prechod do Maďarska. V prípade, že nedôjde k dohode s maďarskou stranou, je environmentálne vhodná aj druhá alternatíva – vedenie cez priem. park Kechnec a vyústenie do priestoru súčasného prechodu s MR.

Výsledná trasa R4 doporučená procesom EIA po odsúhlasení na verejnom prerokovaní je schematicky zakreslená na nasledujúcom obrázku – šedá prerušovaná čara.

Obr. 5 Výsledná trasa R4 doporučená procesom EIA



5. Územní rozhodnutí – výsledná trasa

Územné rozhodnutie na stavbu „Rýchlostná cesta R4 Košice – Milhost“ bolo vydané dňa 31. 7. 2007 pod číslom: 80/07-Mi/Ká. Výsledné vedenie trasy R4 je ukončením procesu hľadání najlepšie varianty riešenia pre všetky dotknuté strany trvajícího od roku 1994. Trasa R4 podľa DUR vid' nasledujúci obrázok.

Účastníci územného konania nevzniesli zásadné námietky k navrhovanému umiestenú stavby. Pripomienky k návrhu na umiestenie komunikácie R4, ktoré vo svojich rozhodnutiach, vyjadreniach a stanoviskách uviedli všetky dotknuté orgány štátnej správy, správcovia inžinierskych sietí, organizácie a predovšetkým obce dotknuté navrhovanou stavbou, stavebný úrad akceptoval a zapracoval ich do jednotlivých podmienok územného rozhodnutia, vid' Kapitola 3 – Environmental report.

Celkové hodnotenie vplyvov projektu na životné prostredie

Preložka cesty R4 Košice - Milhošť - štátna hranica SR/MR je situovaná v Košickej kotline a jej trasa vedie v širokom údolí rieky Hornád, tvorenom úrodnou nivou a morfológicky výraznými terasovými stupňami. Na konci úseku prechádza do morfológicky členitejšieho územia Bodvianskej pahorkatiny. Územie nesie typické znaky sídelnej a poľnohospodárskej krajiny, trasa variantov preložky cesty je navrhovaná obchvatmi obcí, prevažne poľnohospodársky využívanou pôdou. Najvýznamnejším súčasným environmentálnym problémom riešeného územia je znečistenie ovzdušia dopravou.

Vplyvy na abiotické prírodné prostredie

Z hľadiska vplyvov na abiotické prírodné prostredie nie sú trasy jednotlivých variantov problematické. Aktívne svahové deformácie sa v trase nevyskytujú, potenciálna aktivácia geodynamických javov výstavbou komunikácie bude preverená následným geologickým prieskumom.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

V trase variantov RK sa nenachádzajú využívané zásoby podzemných vôd. Vplyvy na povrchové vody sú eliminovateľné navrhovanými technickými opatreniami.

Vplyvy na pôdu

Za jeden z najvýznamnejších vplyvov možno považovať záber poľnohospodárskej pôdy, ktorý pri jednotlivých variantoch dosahuje cca 71 ha.

Vplyvy na prírodu

Z hľadiska ochrany prírody trasa navrhovaných variantov RK prechádza chráneným vtáčím územím č. 9 - Košická kotlina (SPA Košická kotlina), ktoré bolo vyhlásené v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Navrhované chránené vtáčie územie sa nachádza na území obcí Haniska, Sokolany, Seňa, Belža, Kechnec a Milhošť. Je jedným z troch najvýznamnejších vtáčích území na Slovensku, kvôli hniezdeniu sokola rároha, a pravidelnému hniezdeniu viac ako 1% národnej populácie druhov sova dlhochvostá, ďateľ hnedkavý, bocian biely, prepelica poľná a orol kráľovský.

V území navrhovanej preložky cesty sa nachádza relatívne málo biotický významných prvkov krajiny, trasa vedie prevažne poľnohospodársky obrábanou pôdou. Z toho vyplýva potreba čo najviac ochrániť existujúce plochy nelesnej vegetácie tvoriacej remízky a sprievodnú zeleň vodných tokov.

Z navrhovaných prvkov ÚSES trasa modrého variantu prechádza v tesnej blízkosti lokálneho biocentra Šebastovské močiare a trasa červeného variantu prechádza navrhovaným regionálnym biocentrom Grajciar. Okrem toho trasy všetkých variantov križujú migračný koridor lovnej zveri v smere sever - juh.

Vplyvy na infraštruktúru

Preložka cesty súčasťou cestného ťahu E71 v severojužnom smere a jej výstavba prispeje k skvalitneniu dopravy, čo má priame pozitívne väzby na socioekonomické podmienky a rozvoj regiónu. Okrem zrýchlenia tranzitnej a regionálnej dopravy, úspory času a pohonných hmôt má v porovnaní s nulovým variantom nesporné pozitívny vplyv na obyvateľstvo, jednak z hľadiska zníženia hlukovej záťaže a zníženia nehodovosti, ktorej riziko je pri narastajúcej intenzite dopravy pri prechode nulového variantu intravilánom obcí veľmi vysoké.

Vplyvy na obyvateľstvo

Významnosť nepriaznivých vplyvov na obyvateľstvo bola posudzovaná v správe o hodnotení na základe hlukovej a rozptylovej štúdie. Hluková štúdia preukázala, že v prípade nerealizovania opatrení by došlo k prekročeniu prípustnej hladiny hluku na okraji sídelných útvarov Haniska a Seňa, a to vo všetkých hodnotených variantoch. Na základe tohto zistenia bola na ochranu územia navrhnutá realizácia proti hlukovým clón.

V obci Haniske bol napriek tomu zásadný nesúhlas obyvateľov (petícia s podpismi 267 obyvateľov) proti všetkým variantom, ale najmä proti zelenému variantu. Išlo by predovšetkým o vplyv hluku z

blízkej komunikácie na zastavané obytné územie. Odporúčajú vlastný variant - paralelnú trasu s cestou 1/68. Takto navrhnutá trasa by išla po hranici Technoparku Valaliky.

V časti Košice - Šebastovce by červený variant narušoval celistvosť obce presne v mieste, kde obec plánuje oddychovú zónu. Navyše by bol v blízkosti plánovanej IBV, z toho dôvodu je výhodnejší pre túto časť prijateľnejší variant modrý.

Výsledky rozptylovej štúdie preukázali opodstatnenosť výstavby preložky cesty mimo intravilán obcí, čím sa dosiahne podstatné zníženie imisnej záťaže obyvateľstva v obciach.