

ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)

Modernizácia železničnej trate spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom jej vybavenosti a použiteľnosti moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Modernizácia rieši aj zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovom úseku pre rýchlosť do 160 km/h. Modernizovaná trať bude spĺňať požiadavky v súlade s dohodou AGC a AGTC stanovené pre V. koridor Bratislava hl. st. - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou.

Celková dĺžka trasy je cca 19,6 km, z toho tunel Diel má dĺžku 2,36 km.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorít modernizácie trate. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Súčasťou modernizácie sú opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom, vo forme protihlukových stien a iných opatrení.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Výstavba úseku železničnej trate si vyžiada trvalý záber PPF a lesných pozemkov v rozsahu 14,06 ha. Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy) s prevahou pôd skupiny 6 a 7. Trasa zasahuje prevažne do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva). V trase sa nachádzajú aj lesy ochranné, ale bez ovplyvnenia z dôvodu vedenia trate tunelom.	-1
Horninové prostredie	Medzi najvýraznejšie vplyvy vyvolané realizáciou modernizovanej trate patria zmeny reliéfu vyvolané zárezmi do terénu a budovaním násypov v údoliach a depresiaciach. Vedenie trasy v záreze vyvoláva narušenie stability svahov. K zosunom dochádza najmä pri podrezaní päty prípadných starých svahov. Trať je navrhovaná v území s rozšírenými svahovými deformáciami. Rizikové faktory je potrebné zvážiť aj pri výstavbe tunela, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi. Špecifickým vplyvom je rozvoj zvetrávania, erózie v zárezových úsekoch a abrázie v úsekoch styku s brehom VN Nosice.	-1
Ochrana vôd	Trasa modernizovanej trate zasahuje okrajovo do dvoch chránených CHVO: Beskydy - Javorníky a Strážovské vrchy. Trasa modernizovanej trate zasahuje premostením Nosického kanála a koryta Váhu do ochranného pásma I. a tunelovým vedením do II. stupňa prírodných liečivých zdrojov kúpeľov Nimnica. Na základe geologického prieskumu je možné konštatovať, že trasa tunela Diel nezasahuje do hydrogeologickej štruktúry prírodnej liečivej vody v Nimnici a nemá vplyv na tektonizovanú zónu a v nej žriedelné línie.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. Významný NRBk Váh môže byť dotknutý výstavbou, ktorá bude realizovaná prevažne pozdĺž jeho toku. Trať svojou stavebnou povahou (násypy) a intenzitou premávky bude vytvárať bariérový efekt v podstate pozdĺž celého toku. Pri realizácii vzniknú bariéry v línii významného migračného ťahu vážskeho severo-južného koridoru -premostenia pod priehradným múrom VN Nosice vytvárajú náletovú bariéru pri pristávaní a vzlietavaní vtáctva na a z ostrova ako dôležitej ornitologickej lokality a migračnej zastávky vtáctva.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa modernizovanej železnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	-1
Natura 2000	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura sa v širšom koridore nenachádzajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/)

Modernizácia železničnej trate nadväzuje na predchádzajúci úsek Púchov – hranica TN/ZA kraja a spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom jej vybavenosti a použiteľnosti moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Modernizácia rieši aj zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovom úseku pre rýchlosť do 160 km/h. Modernizovaná trať bude spĺňať požiadavky v súlade s dohodou AGC a AGTC stanovené pre V. koridor Bratislava hl. st. – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Modernizáciou predmetného úseku sa vytvorí kompaktný úsek pre rýchlosť do 160 km/h Bratislava – Žilina.

Celková dĺžka trasy je cca 19,43 km.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorít modernizácie trate. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Súčasťou modernizácie sú opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom, vo forme protihlukových stien a iných opatrení.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Modernizácia úseku trate maximálne využíva koridor existujúcej železničnej trate, čím sa minimalizoval záber PPF a lesných pozemkov. Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy) s prevahou pôd skupiny 6 a 7. Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	0
Horninové prostredie	Trať je navrhovaná v území prevažne aluviálnej nivy rieky Váh a mimo svahových deformácií. Špecifickým vplyvom je rozvoj zvetrávania a abrázie v úsekoch styku s brehom VN Hričov.	0
Ochrana vôd	Trasa modernizovanej trate nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO). Trasa modernizovanej trate zasahuje do ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Predmier.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, trasa nevytvorí nové bariéry v území, rekonštrukciou mostov ponad vodné toky sa čiastočne zlepšia migračné možnosti semiakvatických živočíchov vytvorením suchých brehov - bermy. Trasa prebieha v priestore medzi dvoma biokoridormi - NRBk Váh a ekotón Strážovských vrchov, modernizáciou je možné zlepšiť konektivitu biotopov a možností migrácie v doline Váhu.	0
Ochrana prírody	Trasa modernizovanej železnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0
Natura 2000	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura sa v širšom koridore nenachádzajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia		
<p>Projekt nadväzuje na sprevádzkovanie novej zriaďovacej stanice v Žilina – Teplička. Do novej stanice boli presunuté všetky výkony z existujúcich vlakových staníc vo Vrútkach, v Žiline a Žiline - zriaďovacej stanici. Existencia novej zriaďovacej stanice a presmerovanie výkonov vyvolala potrebu riešiť odstránenie morálne zastaranej nevyužívanej železničnej infraštruktúry v ŽST. Žilina, zriaďovacej stanici Žilina a ŽST Varín. Železničná trať Žilina – Čadca a žel. trať Bratislava – Čierna nad Tisou boli zaradené medzi tranzitné medzinárodné koridory na území SR ako súčasť PAN-európskeho koridoru, dotknuté úseky však nespĺňajú kritéria modernizovaných tratí, ktoré sme sa medzinárodnými dohodami zaviazali plniť. Ďalším cieľom stavby je preto modernizácia technickej infraštruktúry trate pre dosiahnutie parametrov dohody AGC (európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985) a AGTC (európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993). Predmetná stavba zasahuje žel. trať Žilina – Čadca, ktorá je súčasťou VI. PAN-európskeho dopravného koridoru a žel. trať Bratislava – Čierna nad Tisou, ktorá leží na koridore č. V vetve Va. Celková dĺžka dostavby sa bude týkať cca 9 km úseku.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Dostavba ZS bude mať mierny pozitívny vplyv na zvýšenie bezpečnosti.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Dostavba ZS nebude mať vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.	0
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Z dôvodu výstavby nového cestného nadjazdu navrhovaného na prístupovej komunikácii k plánovanej stavbe terminálu intermodálnej prepravy (TIP) - v Tepličke nad Váhom dôjde k záberu 13 000 m ² poľnohospodárskej pôdy. Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 7 (stredne a menej kvalitné pôdy). K záberu lesných pozemkov nedochádza.	0
Horninové prostredie	Dostavba bude realizovaná v jestvujúcom železničnom koridore, ktorý vedie v aluviálnej nive rieky Váh, kde nie sú identifikované svahové deformácie.	0
Ochrana vôd	Dotknuté územie v žkm 327,6 až 335,3 prechádza vonkajším ochranným pásmom druhého stupňa, ktoré slúži na ochranu vodárenského zdroja Teplička pred ohrozením zo vzdialenejších miest. V žkm 333,0 - 333,3 trať križuje vnútorné ochranné pásmo druhého stupňa predmetného vodárenského zdroja. Fialový variant je v oblasti koľajiska osobnej stanice zapustený pod úroveň terénu na kótu -8m. Dominantnou konštrukciou variantu je vodotesná železobetónová vaňa koľajiska stanice budovaná pod hladinou spodnej vody s vodorovným nosným stropom pokrývajúcim nástupištia (cca 450 m). Dno vane je umiestnené v nepriepustnom prostredí a podzemná voda má smer prúdenia od centra mesta smerom k Váhu. To vytvára vážnu komplikáciu – podzemná stena stanice vytvorí priehradu podzemnej vode, čo spôsobí vzduť a zdvih hladiny podzemnej vody v samotnom meste.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné. Navrhovaná stavba prichádza do kontaktu s nasledujúcimi prvkami RÚSES, ktoré križuje mostami: <ul style="list-style-type: none"> • NRBk 1 – Rieka Váh : • RBk 13 - vodný tok Varínka a Struháreň • RBk 18 – vodný tok a niva Rajčanky Mosty neovplyvňujú priepustnosť biokoridorov, ktorú je potrebné pri rekonštrukcii technickými opatreniami zachovať. Premosťovanie hydrických biokoridorov je potrebné riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody.	0
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Koncový úsek trate, ktorý je rekonštruovaný v pôvodnej polohe zasahuje do: <ul style="list-style-type: none"> • do ochranného pásma NP Malá Fatra, k zásahu dochádza od križovania Varínky až po koniec úseku. Vzhľadom na fakt, že aj v tomto úseku prebehne modernizácia trate na už existujúcom telese, nepredpokladáme významné vplyvy na chránené územie. V širšom území (koridor cca 1000 m) sa nachádza:	0

	<ul style="list-style-type: none"> NP Malá Fatra - v najbližšom mieste je vzdialený cca 750 m. 	
Natura 2000	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné, existujúca železničná trať môže ovplyvniť územie Natura:</p> <ul style="list-style-type: none"> SKUEV0221 Varínka - priamy kontakt, navrhovaná stavba križuje územie mostom. <p>V širšom území (koridor cca 1000 m) sa nachádza:</p> <ul style="list-style-type: none"> SKCHVÚ 013 Malá Fatra, v najbližšom bode do vzdialenosti 500 m. 	-1
Kultúrne dedičstvo	<p>Dostavba ZS a súvisiacich činností sa nachádza v území, kde sú lokalizované významné archeologické lokality (napr. Budatín, Strážov a Varín). S vysokou pravdepodobnosťou k zásahu do týchto lokalít. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.</p>	0

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza - Liptovský Hrádok

Úsek železničnej trate je súčasťou modernizácie technickej infraštruktúry trate pre dosiahnutie parametrov AGC (európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985) a AGTC (európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993). Modernizácia vybraných tratí siete Železníc Slovenskej republiky spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov.

Vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort a plynulosť jazdy a tým sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami.

Celková dĺžka trasy je cca 33 km, z toho tunely majú nasledovnú dĺžku:

Tunel Štrba	4120 m
Tunel Kamenec	1190 m
Tunel Hercnava	1120 m
Tunely Biely Váh	1310 + 140 m
Tunel Kráľova Lehota	4270 m

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorít modernizácie trate. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Súčasťou modernizácie sú opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom, vo forme protihlukových stien a iných opatrení.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Výstavba úseku železničnej trate si vyžiada trvalý záber PPF v rozsahu 26,4 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 6 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva). V trase sa nachádzajú aj lesy ochranné, ale bez ovplyvnenia z dôvodu vedenia trate tunelom. Predpokladaný záber lesných pozemkov je 8,1 ha.	-1
Horninové prostredie	Medzi najvýraznejšie vplyvy vyvolané realizáciou modernizovanej trate patria zmeny reliéfu vyvolané zárezmi do terénu a budovaním násypov v údoliach a depresiaciach. Vedenie trasy v záreze vyvoláva narušenie stability svahov. K zosunom dochádza najmä pri podrezaní päty prípadných starých svahov. Trať je navrhovaná v území s rozšírenými svahovými deformáciami. V dôsledku toho bola vypracovaná geologická štúdia územia, kde sa identifikovali kritické územia z hľadiska stability podložia. Rizikové faktory je potrebné zvážiť aj pri výstavbe tunelov, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi.	-1
Ochrana vôd	Trasa modernizovanej trate zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Nízke Tatry - východ. Trasa modernizovanej trate zasahuje do ochranného pásma I. a II. stupňa vodárenského zdroja pri Kráľovej Lehote. Pred výstavbou je potrebné vybudovať náhradné zdroje s výdatnosťou zodpovedajúcej súčasnej. V prípade potreby budú vybudované ochranné konštrukcie (pozemné tesniace steny) brániace znečistenie vodného zdroja.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES celkovo hodnotíme ako menej významné. V území sa nachádzajú nadregionálne a regionálne biokoridory, ktoré súčasná trasa železnice prerušuje. Modernizáciou salepší priechodnosť krajiny. <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Váh - vodný tok - premostenie • NRBk Vodný tok Belá - križovanie tesne pred vyústením do rieky Váh • NRBk rieka Poprad • NRBk terestrický • RBk Vodný tok Smrečianka - železničnou traťou je raz premostený. • RBk Vodný tok Hybica - cca vzdialenosti 0,5 km od vedenia železničnej trate 	+1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V úseku Paludza - Liptovský Hrádok časť trasy priamo zasahuje ochranné pásmo Národného parku Nízke Tatry, kde platí druhý stupeň ochrany. V úseku Poprad - Tatry - Lučivná trasa je paralelne (vo vzdialenosti cca 50 m) so železničnou traťou vedené ochranné	-1

	<p>pásmo Tatranského národného parku. Vzhľadom na súčasné využitie územia nepredpokladá sa zvýšený negatívny vplyv na ochranné pásma, resp. národné parky.</p> <p>V širšom území (koridor cca 1000 m) v úseku Paludza – Liptovský Hrádok sa nachádzajú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Národný park Nízke Tatry – ochranné pásmo • PP Mašiansky balvan - trasa sa dostáva do kontaktu s ochranným pásmom PP. • CHA Hrádocké arborétum - vzdialenosť cca 400 m <p>V širšom území (koridor cca 1000 m) v úseku Poprad–Tatry – Lučivná sa nachádzajú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tatranský národný park - ochranné pásmo • PR Baba • PR Bôrik - vzdialenosť cca 500 m <p>Vplyvy na tieto chránené územia sa nepredpokladajú.</p> <p>Na minimalizáciu zásahov do okolitého prostredia a zvýšenie konektivity biotopov sú navrhované opatrenia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Premosťovanie hydrických biokoridorov je potrebné riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody. • Oplotenie železnice v miestach dotyku či blízkosti s lesnými komplexmi so zvýšenou pravdepodobnosťou migrácie • vybudovanie ekoduktov umožňujúcich migráciu ponad trať, čo umožní bezkolízny prechod zveri terestrickým biokoridorom • Budovanie podchodov pre migračne trasy živočíchov a oplotenie slúžiace na ich usmernenie. • Súčasná železničná trať bola vedená po povrchu a navrhované varianty budú značnú časť územia prekonávať tunelmi 	
Natura 2000	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné. Trasa križuje SKUEV0309 Poprad. Predpokladá sa zásah do existujúcich biotopov európskeho významu a taktiež vplyv na migráciu živočíchov. Vplyv je zmierniteľný opatreniami. Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe č. 4.</p>	-1
Kultúrne dedičstvo	<p>Vplyvy na kultúrne dedičstvo hodnotíme ako menej významné, navrhovaná trať zasahuje do troch archeologických lokalít: Lučivná, Štrba a Važec. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.</p>	-1

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate - Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry

Úsek železničnej trate je súčasťou modernizácie technickej infraštruktúry trate pre dosiahnutie parametrov AGC (európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985) a AGTC (európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993). Modernizácia vybraných tratí siete Železníc Slovenskej republiky spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort a plynulosť jazdy a tým sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami.

Celková dĺžka trasy je cca 54 km, z toho tunely majú nasledovné dĺžky:

Tunel Kalinovce	880 m
Tunel Olcnavá	1380 m
Tunel Kalmanka	500 m
Tunel Hôrka	740 m

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorit modernizácie trate. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Súčasťou modernizácie sú opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom, vo forme protihlukových stien a iných opatrení.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Výstavba úseku železničnej trate si vyžiada trvalý záber PPF v rozsahu 118,9 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva). V trase sa nachádzajú aj lesy ochranné, ale bez ovplyvnenia z dôvodu vedenia trate tunelom. V menšej miere sa vyskytujú lesy osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou). Predpokladaný záber lesných pozemkov je 3,0 ha.	-1
Horninové prostredie	Stabilita svahov môže byť najviac ovplyvnená pri obchvate Chraste nad Hornádom, kde sú navrhnuté rozsiahle zárezy s výškou miestami až 25 m. Nevhodné zásahy a postupy môžu pri zemných prácach spôsobiť napr. Podrezanie svahov a vyvolať svahové pohyby – zosuvy. Rizikové faktory je potrebné zvážiť aj pri výstavbe tunelov, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi.	-1
Ochrana vôd	Modernizovaná trať nezasahuje do žiadnej CHVO. Navrhovaná trať zasahuje do ochranného pásma III. stupňa vodárenského zdroja Hornád v profile Smižany. Trasa križuje Hornád 3x, estakáda a zastávka Madaras ovplyvnia Brusník na dĺžke 650 m, na jednom mieste križuje Brusník, Hrabušický potok, prítok Hrabušického potoka, Gánovský potok 2x, pravostranné prítoky Gánovského potoka 4x a na jednom mieste rieku Poprad.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. Trasa zasahuje do územia, kde sa môže ovplyvňovať prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • PRBc Slovenský raj • NRBk terestrický • NRBk Rieka Poprad, • RBk Hornád, • RBk Brusník s prítokmi, • RBk Markušovský potok Potok Brusník s významnými biotopmi bude pravdepodobne poškodený. Plocha biotopov bude mierne redukovaná a fragmentovaná. Vyššie zastúpenie významných a veľmi významných biotopov je v údolí Gánovského potoka. Navrhovaná estakáda vedie pozdĺž potokov pramennej časti Gánovského potoka. Štruktúra krajiny bude viac ovplyvnená zásahmi súvisiacimi s výstavbou nových úsekov trate - výrubmi nelesnej drevinovej vegetácie, výrubmi lesa, úpravou a preložkami vodných tokov. Dočasnými negatívnymi vplyvmi na štruktúru krajiny budú	-1

	miesta zariadení stavenísk a manipulačné plochy.	
Ochrana prírody	<p>Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Trasa nezasahuje priamo do žiadneho chráneného územia, v širšom koridore (cca 1000 m) sa nachádzajú chránené územia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ochranné pásmo NP Slovenský raj • NPP Gánovské travertíny • PP Briežky • PR Primovské skaly 	0
Natura 2000	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné. Trasa priamo nezasahuje do žiadneho územia Natura, v trase koridoru so šírkou cca 1000 m sa nachádzajú lokality Natura, na ktoré môže mať rekonštrukcia železnice mierne negatívny vplyv:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVU053 Slovenský raj - v krátkom úseku trasa vedie tesne na hranici • SKUEV0139 Gánovské slaniská • SKUEV0708 Primovské skaly • SKUEV0782 Vydrnícka slatina • SKUEV0784 Mašianske sysľovisko <p>Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe č. 4.</p>	-1
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia		
<p>Úsek železničnej trate je súčasťou modernizácie technickej infraštruktúry trate pre dosiahnutie parametrov AGC (európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985) a AGTC (európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993). Modernizácia vybraných tratí siete Železníc Slovenskej republiky spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort a plynulosť jazdy a tým sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami.</p> <p>Celková dĺžka modernizovanej trate je cca 15,213 km, z toho tunel Ťahanovce má dĺžku 1450 m.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorít modernizácie trate. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Súčasťou modernizácie sú opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom, vo forme protihlukových stien a iných opatrení.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Výstavba úseku železničnej trate si vyžiada trvalý záber PPF v rozsahu cca 25 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 8 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje najmä do ochranných lesov (ostatné lesy s prevažujúcou funkciou ochrany pôdy) v oblasti Ťahanoviec a lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou). V menšej miere sa vyskytujú hospodárske lesy (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva). Predpokladaný záber lesných pozemkov je 1,2 ha.	-1
Horninové prostredie	Medzi najvýraznejšie vplyvy vyvolané realizáciou modernizovanej trate patria zmeny reliéfu vyvolané zárezmi do terénu a budovaním násypov v údoliach a depresiaciach. Vedenie trasy v záreze vyvoláva narušenie stability svahov. K zosunom dochádza najmä pri podrezaní päty prípadných starých svahov. Rizikové faktory je potrebné zväžiť pri výstavbe tunela, ktorá je spojená predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi.	-1
Ochrana vôd	Modernizovaná trať nezasahuje do žiadnej CHVO. Navrhovaná trať zasahuje do ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Družstevná nad Hornádom v k.ú. Družstevná nad Hornádom, Ťahanovce a Kostofany nad Hornádom.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Čierna hora - trasa okrajovo v katastri obce Sokol zasahuje do tohto biokoridoru, ktorý je zameraný na ochranu lesných komplexov bučín a jedľobučín. • RBk Hornád - predstavuje významnú severojužnú ťahovú cestu vtáctva územím Slovenska. Svojim významom a druhovým zložením ťahovacích druhov sa radí medzi popredné európske migračné trasy. Celý priestor alúvia rieky Hornád trasa niekoľkokrát križuje. 	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa modernizovanej železnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území (koridor cca 1000 m) neboli identifikované žiadne chránené územia.	0
Natura 2000	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné. V úseku Kysak - Košice sa v blízkosti trate nachádza <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVU036 Volovské vrchy • SKUEV0328 Stredné Pohornádie Z týchto území je možný v krátkom úseku okrajový zásah do CHVÚ036 Volovské vrchy a môže byť dotknuté nepriamymi vplyvmi. Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe č. 4.	-1
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty - BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R)*, realizácia

Predmetom projektu je zavedenie ERTMS (Európsky systém riadenia železničnej dopravy - European Rail Traffic Management System). ERTMS je základom interoperability európskeho železničného systému. Jeho súčasťou je:

- projekt ETCS, ktorý sa zaoberá riešením jednotného európskeho systému zabezpečenia jazdy vlakov; jeho úlohou je zaistenie interoperability v oblasti železničnej zabezpečovacej techniky, formou zastrešujúceho systému schopného komunikovať s národnými zabezpečovacími systémami a jednotným spôsobom vyjadrovať podmienky na jazdu vlaku rušňovodičovi;
- projekt EIRENE (European Integrate Railway Radio Enhanced Network), ktorý sa zaoberá riešením systému GSM-R (globálneho systému mobilnej komunikácie pre železničné aplikácie);
- projekt ETML (European Traffic Management Layer), ktorý sa zaoberá riešením riadenia prevádzky na európskych koridoroch z nadnárodného hľadiska.

Úsek je jedinou traťou na území SR s významnejšou medzinárodnou osobnou dopravou (Budapešť – Praha – Berlín). Ide tiež o konkurencieschopnú trasu z pohľadu rýchleho spojenia významnejších sídiel na trase (najmä Štúrovo, Nové Zámky, Šaľa, Galanta, Senec) s Bratislavou a medzi sebou navzájom. Pozornosť je jej venovaná najmä s ohľadom na udržanie konkurencieschopnosti s už modernizovanou traťou Budapešť - Hegyeshalom – Viedeň, hrozbou je tu najmä možný odklon EC vlakov z územia SR na túto trať (najmä pre komplikované pomery medzi Budapešťou a Štúrovom št. hr.). Trať Kúty št. hr. – Štúrovo št. hr. s odbočkou Nové Zámky – Komárno št. hr. je súčasne aj nákladným koridorom E.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z hlavných priorít projektu.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ovzdušie a klíma	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Pôda	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Horninové prostredie	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana vôd	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Krajina	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana prírody	Projekt neovplyvní územia ochrany prírody.	0
Natura 2000	Projekt neovplyvní územia Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0

* ETCS L2 + GSM R = Európsky systém riadenia vlaku (European Train Control System) + Globálny systém mobilnej komunikácie - železnice (Global System for Mobile Communications - Railway)

ŽSR, Uzol Bratislava		
<p>V rámci balíka Uzol Bratislava je predpoklad zaradenia nasledovných projektov:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ŽSR, Dopravný uzol Bratislava - Štúdia uskutočniteľnosti, PD: Komplexné riešenie zabezpečovacieho zariadenia v železničnom uzle Bratislava • Uzol Bratislava - IDS Bratislava, realizácia • Uzol Bratislava - Modernizácia úseku Predmestie - Rača, PD a realizácia • Uzol Bratislava - Železničné zapojenie letiska M.R. Štefánika , rek. železničného mosta pri Novom Meste, realizácia • Uzol Bratislava - Bratislava hl.stanica - Bratislava Nové Mesto , zdvojkoľajnenie trate • Uzol Bratislava - Vybudovanie prestupového bodu BA Vinohrady - BA-Predmestie, PD a realizácia • Uzol Bratislava - Zapojenie Letiska M.R.Štefánika, dopracovanie PD a realizácia • Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava, realizácia podľa výsledného variantu 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorít modernizácie železničných tratí. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou a riešenie zabezpečovacieho zariadenia.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Súčasťou modernizácie sú opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom, vo forme protihlukových stien a iných opatrení. Vzhľadom na lokalizáciu projektov v zastavanom území, ich výstavba spôsobí dočasné nepriaznivé vplyvy na obyvateľstvo vo forme zvýšenej prašnosti, hluku a dopravných obmedzení.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej dopravy.	+1
Pôda	Rozsah záberov pôdy nie je známy. Vzhľadom k tomu, že sa bude jednať hlavne o modernizácie úsekov, významné zábery sa nepredpokladajú. K väčšiemu záberu môže dôjsť pri zdvojkoľajnení úseku Bratislava - Bratislava hl.stanica - Bratislava Nové Mesto a pri projekte Zapojenia Letiska M.R.Štefánika.	-1?
Horninové prostredie	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť ovplyvnenie stability prostredia, nie je známe. Vzhľadom na realizáciu niektorých projektov v intraviláne mesta bude aktuálna otázka riešenia stability budov.	?
Ochrana vôd	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť ovplyvnenie režimu a kvality vôd, nie je známe	?
Krajina	Projekty sú lokalizované v urbanizovanom prostredí, významné vplyvy na krajinu sa nepredpokladajú	0
Ochrana prírody	Projekty sú lokalizované v urbanizovanom prostredí, v ktorom nie sú lokalizované chránené územia.	0
Natura 2000	Projekty nezasahujú do území Natura 2000	0
Kultúrne dedičstvo	Rozsah stavebných prác na projektoch zahrnutých pod Uzol Bratislava nie je známy. V ďalšej príprave a realizácii projektov bude potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z.z.	?

Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, realizácia		
<p>Účelom projektu je obnova a rekonštrukcia vybraných železničných zariadení v priestore železničného prekladiska Čierna nad Tisou. Uvedená činnosť sa bude realizovať z dôvodu morálnej a technickej opotrebovateľnosti zariadení v priestoroch a v území existujúceho areálu prekladiska.</p> <p>Modernizáciou sa vylepší predovšetkým manipulácia s vozňami na širokom i normálnom rozchode, v miestach prekládkových rámp a prekládkových koľají, zmodernizujú sa elektrické vedenia, trakčné vedenia, ostatná infraštruktúra a vylepší sa i bezpečnosť železničnej prevádzky.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Modernizácia uzla bude mať priaznivý vplyv na zvýšenie bezpečnosti.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Očakáva sa zníženie hluku v dôsledku výmeny kovových zarážok na brzdenie vozňov za nové pružinovo-hydraulické brzdy.	+1
Ovzdušie a klíma	Významné vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Pôda	Z dôvodu rekonštrukcie nedôjde k záberu nových plôch.	0
Horninové prostredie	Výmena znečisteného železničného zvršku a spodku v trase modernizovaných koľají, prekládkových koľají a výhybiek za nový, čistý, vhodný materiál bude mať priaznivý vplyv na životné prostredie.	+1
Ochrana vôd	Vybudovanie novej drenáže na odvedenie vôd v modernizovaných úsekoch železničných zariadení bude pozitívne vplývať na kvalitu podzemných vôd. Výmenou olejových transformátorov sa suché sa zníži riziko úniku ropných látok do prírodného prostredia. Modernizáciou výhybiek bude odstránená permanentná dotácia podzemných vôd znečisťujúcimi látkami z mazania výhybiek.	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES sú hodnotené ako nevýznamné.	0
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné.	0
Natura 2000	Lokality Natura 2000 sa v širšom okolí nenachádzajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Bez vplyvov	0

D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (2. etapa)		
<p>Začiatok úseku je v križovatke diaľnic D1 a D3 v Hričovskom Podhradí. Od križovatky Hričovské Podhradie s diaľnicou D3 smeruje diaľnica D1 na východ. Úsek končí tesne pred križovatkou Lietavská Lúčka, ktorá je už súčasťou nasledujúceho stavebného úseku diaľnice D1. Predmetný úsek diaľnice bude prepájať úsek Vrtižer - Hričovské Podhradie a diaľnicu D3 Hričovské Podhradie - hranica SR/PR s Východným Slovenskom a Ukrajinou. Súčasťou úseku budú tunely Ovčiarisko (2,36 km) a Žilina (687 m).</p> <p>Stavebný úsek diaľnice tvorí začiatok južného obchvatu Žiliny ktorý významne prispeje k odľahčeniu mesta Žilina od tranzitnej dopravy. Spolu s úsekom D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala vytvorí plnohodnotný obchvat Žiliny a nahradí kapacitne vyťažené intravilánové úseky cesty I/18 a I/11 prechádzajúce cez husto osídlené priestory Žilinu. Najkritickejší stav priepustnosti dopravy je zaznamenaný na križovatkových ramenách mimoúrovňových križovatiek mestského okruhu. Súčasný podiel intenzity nákladnej dopravy na ceste I/18 je 26 - 30 %, miera nehodovosti cca 0,9 nehody na km, pričom na úseku sa nachádza niekoľko opakujúcich sa KNL.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravné zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Trvalý záber PPF bude predstavovať cca 30 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do lesov hospodárskych, čiastočne aj do lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou).	-1
Horninové prostredie	Navrhovaná trasa diaľnice je vedená územím, ktoré je postihnuté rozsiahlymi svahovými deformáciami. Výstavbou diaľnice v zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje náročné opatrenia. Rizikové faktory je potrebné zväžiť aj pri výstavbe tunelov, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi.	-2 ⁺
Ochrana vôd	V trase diaľnice sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. Navrhovaná trasa diaľnice D1 zasahuje do nasledovných prvkov ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> NRBk 5 - prepojenie Súľovské vrchy - Ľadonhora regionálny biokoridor (RBk 17) - Závadský potok a ekotón Súľovskej hornatiny regionálny biokoridor (RBk 18) vodný tok a niva Rajčanky K významnému narušeniu biokoridorových funkcií nedôjde, nakoľko na tomto úseku diaľnice sa nachádza dostatočné množstvo mostných objektov, dva tunely (tunel Ovčiarisko a tunel Žilina), ktoré umožňujú bezkonfliktný prechod zveri. Bude však nevyhnutné vhodným spôsobom zrealizovať oplotenie diaľnice a navedenie zveri do miest ich možného prechodu popod, resp. ponad diaľnicu (tunely).	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú hodnotené ako významné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území boli identifikované nasledovné chránené územia s uvedením najbližšej vzdialenosti od úseku D1: <ul style="list-style-type: none"> CHKO Strážovské vrchy - vzdialenosť cca 440 m PP Hričovská skalná ihla - vzdialenosť cca 620 m PR Hričovské rífy - vzdialenosť cca 380 m. 	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, najbližšie lokality sa nachádzajú vo vzdialenosti: <ul style="list-style-type: none"> SKUEV0256 Strážovské vrchy - vzdialenosť cca 420 m SKCHVU013 Malá Fatra - vzdialenosť cca 4,5 km SKCHVU028 Strážovské vrchy - vzdialenosť cca 420 m. 	0
Kultúrne dedičstvo	Priamo v koridore navrhovaného úseku sa nachádza 9 zdokumentovaných archeologických lokalít. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina		
<p>Privádzač bude viesť mimo intravilány obcí Porúbka a Lietavská Lúčka. Stavba prostredníctvom privádzača zabezpečí pripojenie cesty I/64 na diaľnicu D1, t.j. napojenie južných obytných okrskov Žiliny a obcí Rajeckej doliny. Výhodná poloha privádzača umožní pripojiť rozsiahlu priemyselnú oblasť v južnej časti Žiliny na D1 tak, aby nákladná doprava z tohto priestoru smerovala priamo na diaľnicu D1 a nebola vedená cez intravilán mesta Žilina a jeho miestnu obytnú časť Bytčica. Celková dĺžka privádzača je 7,3 km z toho 3,4 km v úseku križovatka D1 Lietavská Lúčka - Žilina je navrhovaná ako 4-pruhová komunikácia, zvyšok je 2-pruh.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Trvalý záber PPF bude predstavovať cca 31,8 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 7 až 9 (menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou). Predpokladaný záber lesných pozemkov je 3,25 ha.	-1
Horninové prostredie	Svahové deformácie trasy hodnotenej činnosti sú vyvinuté na svahoch s väčšou akumuláciou sedimentov, ktoré sú náchylné na zliezanie pokrývných kvartérnych útvarov. Výstavbou privádzača v potenciálne zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje technické opatrenia.	-1
Ochrana vôd	V trase sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: Biocentrá <ul style="list-style-type: none"> • RBc 11/10 Slnčné skaly – totožné s vymedzením NPR Slnčné skaly. Trasa priamo do biocentra nezasahuje Biokoridory <ul style="list-style-type: none"> • RBk Vodný tok a niva Rajčanky - Najbližšie biokoridor prechádza v súbehu s trasou diaľničného privádzača na začiatku úseku v blízkosti súčasného vedenia cesty I/64. Mokraďné územia pri toku Rajčanky a medzi súčasným vedením cesty I/64 a železničnou traťou, sú významné z hľadiska liahne obojživelníkov. Vplyvy na populácie môžu byť významné, ale je ich možné zmierniť technickými opatreniami. • RBk Kozol – Cibufník – Súľovské skaly – prechádza v súbehu s vodným tokom Medzihorský potok, kde po krížení s vodným tokom Rajčanka sa rozširuje zahrňujúcej oblasť Slnčných skál. Biokoridor prechádza cca 150 m od polohy začiatku úseku trasy navrhovaného privádzača. 	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území (koridor cca 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia: <ul style="list-style-type: none"> • PP Turská skala Navrhovaná trasa bude v cca km 0,8 – 0,9 na mostnej estakáde prechádzať v súbehu so západnou hranicou PP Turská skala. • NPR Slnčné skaly sa nachádza cca 85 - 115 m západne od navrhovaného diaľničného privádzača v úseku km 0,0 až 1,0. 	0
Natura 2000	Najbližšia lokalita SKUEV 0667 Slnčné skaly sa nachádza vo vzdialenosti cca 85 - 115 m. Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe č. 4.	-1
Kultúrne dedičstvo	Priamo v koridore navrhovaného úseku sa nachádza 6 zdokumentovaných archeologických lokalít. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala (2. etapa)		
<p>Predmetný úsek diaľnice bude prepájať diaľnicu D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka s úsekom Dubná skala – Turany, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe. Spolu s predchádzajúcim úsekom Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka bude spoluvytvárať južný obchvat mesta Žilina. Mesto bude na diaľnicu D1 pripojené diaľničným privádzačom z križovatky pri Lietavskej Lúčke, s vyústením na cestu v križovatke s cestou I/64, so IV. Mestským Okruhom a Bytčickou cestou.</p> <p>Verejnou najviac očakávaná diaľničná stavba odbremení úsek cesty I/18 v Strečnianskej úžine, v súčasnosti zaťažovaný 25 - 29 tisíc vozidlami denne, pričom cca 26 % tvoria nákladné vozidlá. Stabilné prekračovanie kapacity tejto komunikácie prispelo k degradácii dvoch mostných objektov na tomto úseku a k ich zaradeniu do stupňa VI stavebnotechnického stavu. Na tomto nevyhovujúcom úseku cesty I/18 sú vyhodnocované opakujúce sa KNL, miera nehodovosti v regióne je 0,96 nehody na km a úsek je tiež, napriek vybudovaným zábranám, neustále ohrozovaný zosuvmi a pádom skál. Úsek je súčasťou základnej siete TEN-T a po uvedení do prevádzky prevezme funkciu hlavnej cesty triedy A, E50. Súčasťou úseku bude 7,5 km dlhý tunel Višňové.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravné zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Trvalý záber PPF bude predstavovať 60,3264 ha. Z toho orná pôda bude predstavovať trvalý záber 34,0623 ha; trvalé trávne porasty budú predstavovať trvalý záber 30,754 ha; ostatná pôda bude predstavovať trvalý záber 2,5007 ha. z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (menej kvalitné pôdy). Trvalý záber LPF predstavuje 1,101 ha, trasa čiastočne zasahuje aj do lesov kategórie – lesy ochranné.	-1
Horninové prostredie	Úsek Lietavská Lúčka - Višňové je vedený územím, ktoré je postihnuté rozsiahlymi svahovými deformáciami. Členitosť morfológie terénu predurčuje vedenie trasy v zosuvných územiach a preklenovaním hlbokých erózných rýh a údolí mostnými objektmi, ktoré bude potrebné zakladať do zosuvných území pod šmykové plochy, pri súčasnom zabezpečovaní stability zosuvov. Pri návrhu objektov bolo potrebné zabezpečiť stabilitu územia sanačnými prvkami ako sú pilótové kotvené steny, hĺbkové odvodnenia zosuvov horizontálnymi odvodňovacími vrtmi a povrchové odvodnenie. Podložie násypov v akumuláčnych častiach zosuvov je podmäčkané vodami vychádzajúcimi zo šmykových plôch. Tu bola navrhnutá výmena podložia, odvodnenie podložia drenážnymi rebrami ako aj úprava podložia zazubením.	-1
Ochrana vôd	Výstavba tunela Višňové bude mať významný vplyv na hydrologiu podzemných vôd. V zóne karbonatického masívu je predpoklad spoločného objemu prítoku do prieskumnej štôlne aj tunela v rozpätí nad 20 až 100 l/s, v úseku kryštalínika 10-20 l/s, v závislosti od atmosferických zrážok. Priamym vplyvom zdrénovania podzemných vôd bude zníženie hladín podzemnej vody a ovplyvnenie existujúcich vodárenských zdrojov Višňové - Studničky a Stráňavy - Rybníky. Uvedená činnosť vyvoláva aj nepriamy vplyv na vegetáciu v dosahu vplyvu zníženia hladiny podzemnej vody. Ovplynenie území európskeho významu (Natura 2000) je však týmto vplyvom vylúčené. Pre účely prípadného využívania podzemných vôd z tunela bola spracovaná „Štúdia zachytenia a využívania podzemných zdrojov pitných vôd z tunela“.	-2
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: Biocentrá <ul style="list-style-type: none"> • RBC 28 Hoblík - najbližšie k Rbc sa nachádza západný portál tunela Višňové, priamo územím prechádza prístupová cesta k vetracej šachte tunela Biokoridory <ul style="list-style-type: none"> • RBK 18 vodný tok a niva Rajčanky - vplyvy sa týkajú hlavne priamych zásahov do vodného toku Rajčanky pri výstavbe. Bariérový vplyv nepredstavuje taký významný zásah do biokoridoru, aby došlo k podstatnému zhoršeniu biokoridorových funkcií samotného toku. 	0

	<ul style="list-style-type: none"> • RBk 22 ekotón Lúčanskej Fatry - trasa diaľnice v úseku západného portálu tunela Višňové prechádza v blízkosti Rbk, výstavba a prevádzka diaľnice ovplyvní citlivejšie druhy, ktoré však môžu využívať vzdialenejšie časti biokoridoru, ktorý je v tomto území dostatočne široký, pričom funkčnosť biokoridoru ako takého zostane zachovaná. 	
Ochrana prírody	<p>Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území (koridor cca 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Národný park Malá Fatra - sa nachádza východne od navrhovanej činnosti a to vo vzdialenosti cca 350 m od križovatky Dubná Skala a cca 650 m od východného portálu tunela. Hranica ochranného pásma NP sa nachádza vo vzdialenosti cca 150 m od východného portálu tunela a cca 150 m od križovatky Dubná Skala. 	0
Natura 2000	<p>Navrhovaná trasa nezasahuje priamo do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, najbližšie lokality sa nachádzajú vo vzdialenosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKUEV0256 Strážovské vrchy - vzdialenosť cca 10,5 km • SKUEV0221 Varínka - vzdialenosť cca 7,5 km od západného portálu tunela • SKUEV0252 Malá Fatra - vzdialenosť cca 330 m od križovatky Dubná skala a 640 m od východného portálu tunela • SKUEV0239 Kozol - vzdialenosť cca 4,15 km • SKCHVU013 Malá Fatra - hranica CHVÚ sa nachádza vo vzdialenosti 145 m od východného portálu tunela a 65 m od západného portálu tunela. • SKCHVU028 Strážovské vrchy - vzdialenosť cca 10,5 km <p>Navrhovaná trasa tunela Višňové prechádza takmer v celom úseku popod chránené vtáčie územie Malá Fatra.</p> <p>Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe 4.</p>	-1?
Kultúrne dedičstvo	<p>Priamo v koridore navrhovaného úseku sa nachádza 12 zdokumentovaných archeologických lokalít. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.</p>	-1

D1 Turany - Hubová		
<p>Úsek diaľnice D1 nadväzuje na rozostavaný úsek Dubná skala - Turany a spolu s nasledovným úsekom Hubové - Ivachnová prepojí územie do kompaktného diaľničného úseku. Diaľničný úsek Turany - Hubová bude po vybudovaní plniť, spolu s nadväzným a do výstavby pripravovanými D1 Dubná Skala - Turany a D1 Hubová - Ivachnová aj funkciu dopravného prepojenia hlavného mesta a oblastí Považia s regiónmi Turca, Oravy a Liptova a nadväzne s Poľskou republikou. Z hľadiska prevádzky bude diaľničný úsek D1 v porovnaní s existujúcim stavom prinášať úspory predovšetkým v sociálnych účinkoch, t.j. v spotrebe času cestujúcich, v znížení nehodovosti a v zmiernení negatívnych účinkov na životné prostredie. Po ukončení výstavby úseku diaľnice D1 sa podstatne odľahčí doprava na úseku cesty I/18, ktorá prechádza intravilánom obcí Rojkov, Ľubochňa a Hubová. V katastri obce Hubová je plánované pripojenie rýchlostnej cesty R3 hranica SR/PR - Dolný Kubín - Hubová.</p> <p>Celková dĺžka úseku diaľnice D1 je 13,6 km z toho tunel Rojkov má dĺžku 1,722 km a tunel Havran 2,828 km .</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Trvalý záber PPF bude predstavovať 74,04 ha. Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (menej kvalitné pôdy). Trvalý záber LPF predstavuje 13,0473 ha, s dominanciou záberov do lesov hospodárskych, ale trasa čiastočne zasahuje aj do lesov kategórie lesy ochranné.	-1
Horninové prostredie	Úsek Turany - Hubová je vedený územím, ktoré je postihnuté rozsiahlymi svahovými deformáciami. Členitosť morfológie terénu predurčuje vedenie trasy v zosuvných územiach a preklenovaním hlbokých erózných rýh a údolí mostnými objektmi, ktoré bude potrebné zakladať do zosuvných území pod šmykové plochy, pri súčasnom zabezpečovaní stability zosuvov. Horninové pomery sú v portálových úsekoch a zárezoch veľmi nepriaznivé najmä v dôsledku prejavov svahových zosuvov a potenciálnych zosuvov.	-2 ⁺
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti Veľká Fatra. Trasa diaľnice D1 prechádza ochranným pásmom II. stupňa vodárenského zdroja Kraľovany. Tunelom Rojkov prechádza OP I. stupňa vodárenského zdroja Rojkov a v bezprostrednej blízkosti využívaného vodojemu. Vodárenský zdroj Pod Suchou dolinkou, ako aj vyhlásené ochranné pásma sa nachádzajú mimo trasy diaľnice. Na základe smeru sklonu a vrstevnatosti je možné drénovanie podzemnej vody tunelovým telesom.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • RBc Malá Fatra • NRBc Kopa - Korbeľka • NRBk Váh • NRBk Veľká Fatra – Chočské vrchy - terestrický • NRBk Vodný tok Orava • RBc Pod Sokolom Trasa zasahuje do nadregionálnych biokoridorov a významne ovplyvňuje priechodnosť krajiny. Ako opatrenia boli navrhnuté ekodukty, úpravy a predĺženia mostov tak, aby vyhovovali migrujúcim živočíchom	-2 ⁺
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako významné. Trasa diaľnice sa dotýka niektorých chránených území s vyšším stupňom ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. V širšom území (koridor cca 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia: <ul style="list-style-type: none"> • Národný park Malá Fatra • Ochranné pásmo NP Malá Fatra • Ochranné pásmo NP Veľká Fatra • PR Rojkovské rašelinisko • PP Šútovská epigenéza 	-2 ⁺

	<ul style="list-style-type: none"> • PP Kraľovniansky meander • CHA Rieka Orava • PP Rojkovská travertínová kopa 	
Natura 2000	<p>Trasa D1 prichádza do konfliktu s týmito územiaми Natura 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKUEV0238 Veľká Fatra • SKUEV0252 Malá Fatra • SKUEV0253 Váh • SKUEV0663 Šíp • SKCHVÚ013 Malá Fatra <p>V koridore do vzdialenosti cca 1000 m sa nachádzajú ďalšie územia Natura 2000, ktorých ovplyvnenie je menej pravdepodobné.</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKUEV 0254 Močiar • SKUEV 0243 Orava <p>Na základe vykonaného hodnotenia podľa čl. 6(3) a 6(4) bolo konštatované, že po zahrnutí všetkých zmierňujúcich opatrení predmetný projekt nebude mať negatívny vplyv na integritu ÚEV Veľká Fatra (SKUEV0238), ÚEV Malá Fatra (SKUEV0252), ÚEV Váh (SKUEV0253) ani ÚEV Šíp (SKUEV0663).</p> <p>Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe č. 4.</p>	-2 ⁺
Kultúrne dedičstvo	<p>Priamo v koridore navrhovaného úseku diaľnice sa nachádza 8 zdokumentovaných archeologických lokalít. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.</p>	-1

D1 Hubová - Ivachnová (2. etapa)		
<p>Úsek diaľnice bude prepájať plánovaný úsek Turany – Hubová s jestvujúcim úsekom diaľnice D1 Ivachnová - Spišský Štvrtok. Výstavbou úseku dôjde ku skráteniu chýbajúcich častí diaľnice D1 v hornom povodí Váhu. Tento úsek D1 s tunelom Čebrať odvedie z mesta Ružomberok podstatný objem tranzitnej dopravy v relácii západ - východ. Úsekmi cesty I/18, ktoré chýbajúcu diaľnicu doteraz nahrádzajú a v súčasnosti majú prekročenú kapacitu, prechádza denne 16 až 24 tisíc vozidiel. Najmä na úseku od Ružomberka po začiatok diaľnice D1 v Ivachnovej sa vytvárajú časté kongescie. Viac ako 25%-ný podiel z tejto intenzity pripadá na nákladné vozidlá. Na úseku cesty I/18 nahrádzajúcou diaľnicu sa nachádza jedna KNL, miera nehodovosti v regióne je 0,92 nehody na km.</p> <p>Celková dĺžka úseku diaľnice D1 je 15,280 km z toho tunel Čebrať má dĺžku 1,994 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do lesov hospodárskych, ale čiastočne aj do lesov ochranných (ostatné lesy s prevažujúcou funkciou ochrany pôdy).	-1
Horninové prostredie	Navrhovaná trasa diaľnice je vedená územím, ktoré je postihnuté svahovými deformáciami najmä v oblasti masívu Čebrať. Výstavbou diaľnice v zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje náročné opatrenia. Rizikové faktory je potrebné zvážiť aj pri výstavbe tunela Čebrať, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi. Z uvedených dôvodov došlo v návrhu trasovania k posunu portálov tunela.	-1
Ochrana vôd	Navrhovaná trasa diaľnice D1 prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou Veľká Fatra. V území medzi Hubovou a Hrboltovou. Taktiež zasahuje do spoločného ochranného pásma II. stupňa vodárenských zdrojov – pramene Staré lazy, Malho, N. Hrboltová, Trstenica, Laukovo, Studničky v tunelovom vedení trasy.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • NRBc Choč • NRBc Kopa – Korbeľka • RBc Ivachnovský háj • NRBk Váh • NRBk komplex Veľká Fatra – Chočské vrchy • RBk tok rieky Revúca Diaľnica v úseku Hubová – Ivachnová obmedzí najmä migráciu živočíchov. Mierne negatívne vplyvy bariérového efektu budú zvýraznené oplotením a čiastočne zmiernené premosteniami priechodnými pre živočíchy. Kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami počas prevádzky D1 budú minimalizované vybudovaním oplotenia a vhodnými zábranami pre vtáky a netopiere na mostných objektoch.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V koridore trasy (cca 1000 m) sa nachádzajú: <ul style="list-style-type: none"> • NP Nízke Tatry a jeho OP (2. a 3. stupeň ochrany) – hranicu tvoria cesty I/18 a I/59 • NP Veľká Fatra a jeho OP (2. a 3. stupeň ochrany) – zásah do jeho OP medzi Hubovou a Hrboltovou, cca 2 200 m • NPR Choč (5. stupeň ochrany) – blízkosť diaľnice cca 1 000 m • PR Ivachnovský luh (5. stupeň ochrany) – blízkosť diaľnice cca 200 m • NPP Liskovská jaskyňa – blízkosť diaľnice cca 100 m od jej OP • PR Mohylky (4. stupeň ochrany) – blízkosť diaľnice cca 180 – 200 m • PP Skalná päť (3. a 4. stupeň ochrany) – blízkosť diaľnice cca 500 m 	-1

Natura 2000	<p>Vplyvy na územia Natura hodnotíme ako menej významné. Trasa bude mať mierne negatívny vplyv na celistvosť ÚEV Váh (SKUEV0253), do ktorého bude priamo zasahovať dvakrát, čím dôjde k jeho trvalej fragmentácii. Integrita území sústavy Natura 2000 bude mierne negatívne ovplyvnená. Okrem priamo zasiahnutého územia SKUEV0253 Váh sa v blízkosti nachádzajú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKUEV0305 Choč • SKUEV0238 Veľká Fatra • SKCHVU050 Chočské vrchy • SKCHVU033 Veľká Fatra <p>Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe č. 4.</p>	-1
Kultúrne dedičstvo	<p>V trase navrhovaného úseku diaľnice D1 bolo zdokumentovaných 20 archeologických lokalít. Ťažisko budúceho archeologického výskumu bude v katastri obcí Ružomberok - Hroboľtová, Martinček a Likavka. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.</p>	-2 ⁺

D1 Prešov západ - Prešov juh		
<p>Predmetný úsek diaľnice bude prepájať jestvujúce úseky diaľnice D1 Svinia - Prešov-západ s úsekmi Prešov-Budimír. Výstavbou predmetného úseku bude vytvorený západný obchvat mesta Prešov. Mesto bude na diaľnicu napojené križovatkou Prešov-Juh s napojením na centrum mesta. V súčasnosti je tranzitná doprava vo všetkých relevantných smerových reláciách vedená po cestách I/18 a I/68 situovaných v centre mesta. Ide o výrazne neuspokojivý stav odrážajúci sa na kvalite životného prostredia v meste. Nákladná doprava na cestách I/18 a I/68 má v súčasnosti viac ako 25%-ný podiel. Z celkovej dopravnej záťaže. Sprievodným znakom súčasného stavu dopravy v meste sú pravidelné kongescie na dopravne preťažených komunikáciách a križovatkách.</p> <p>Celková dĺžka úseku diaľnice D1 je 7,870 km z toho tunel Prešov má dĺžku 2,244 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 8 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do lesov hospodárskych, čiastočne aj do lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou).	-1
Horninové prostredie	Navrhovaná trasa diaľnice je vedená územím, ktoré je postihnuté svahovými deformáciami. Výstavbou diaľnice v zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje náročné opatrenia. Rizikové faktory je potrebné zvážiť aj pri výstavbe tunela Prešov, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi.	-1
Ochrana vôd	Trasa diaľnice nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. V trase diaľnice sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • NRBK Torysa - trasa prekonáva NRBK mostami, bariérový vplyv je zmierniteľný technickými opatreniami 	0
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, preto vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

D1 Budimír - Bidovce		
Úsek diaľnice D1 Budimír – Bidovce bude priamym pokračovaním existujúcej diaľnice D1 Prešov – Budimír. Diaľnica D1 v úseku Budimír - Košické Oľšany bude súčasťou „východného“ obchvatu mesta Košice a spolu s rýchlostnou cestou R2/R4 bude tvoriť základný dopravný koridor mimo zastavané územie mesta Košice. Účelom výstavby navrhovaného úseku diaľnice je odvedenie tranzitnej dopravy v smere západ východ, ktorá v súčasnosti prechádza po cestách III/050201 a III/068019 (s nevyhovujúcim šírkovým usporiadaním a stavebnotechnickým stavom) cez intravilány obcí Vajkovce, Rozhanovce a Košické Oľšany a po cestách I/68 a I/50 cez intravilán Košíc. Celková dĺžka úseku diaľnice D1 je 14,400 km.		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 8 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	-1
Horninové prostredie	Na viacerých úsekoch trasy diaľnice D1 boli zaznamenané staré stabilizované i potencionálne zosuvy, a tiež recentné aktívne i potencionálne zosuvy. V km 9,5 - 10,5 bolo vylúčené riešenie tunelom a priestorová poloha diaľnice v tomto úseku bola prehodnotená a upravená tak, aby diaľnica bola situovaná v záreze hĺbky max.15 m.	-1
Ochrana vôd	V trase diaľnice sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma. Podľa záverov IGP nemožno však vylúčiť negatívny vplyv výstavby a prevádzky diaľnice D1 v úseku km 8,000 - 12,000 na kvantitatívne a kvalitatívne parametre vodárenského zdroja pre Košické Oľšany. Z tohto dôvodu je odporúčané pred výstavbou diaľnice zabezpečiť pre obec Košické Oľšany náhradný zdroj pitnej vody.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: Biocentrá <ul style="list-style-type: none"> NRBc Mošník (BNV/14) RBc Mučiny (BRV4) – lesný komplex, cez ktorý preteká niekoľko menších potokov s hustým krovinným zárastom RBc Venošové (BRV5) – lesný porast a brehová vegetácia potoka RBc Rákocziho les (BRV7) – les v nižšej polohe Slanských vrchov pri obci Ďurkov RBc Orechový les (BRV8) – lesný komplex s roztrúsenými lúčnymi plochami, RBc Viničná – Košická hora (BRV15) – refúgium fauny Biokoridory <ul style="list-style-type: none"> NRBk Šimonka – Krčmárka – Veľký Milič (BNV/3) – terestricko-hydrický Regionálne biokoridory (RBk) Negatívny vplyv na migráciu zveri bude minimalizovaný návrhom mostného objektu dĺžky 175m. Zásah do lesného porastu naruší stabilitu lesného ekosystému (otvorenie porastových stien, nástup invázy rastlín a pod.).	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000. V tesnej blízkosti trasy (v koridore do 1000 m) sa nachádzajú: <ul style="list-style-type: none"> SKCHVÚ009 Košická kotlina, minimálna vzdialenosť je cca v km 11,200, kde sa trasa dostáva cca 80 m od hranice CHVÚ (merané od osi D1). SKCHVÚ025 Slanské vrchy. Diaľnica končí cca 200 m pred jeho hranicou. 	-1
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku diaľnice D1 bolo zdokumentovaných 7 archeologických lokalít. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D3 Žilina Strážov - Žilina Brodno (2. etapa)

Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno) je súčasťou diaľničného ťahu D1 - D3 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Čadca - Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku. Diaľnica D3 nadväzuje na začiatku úseku na sprevádzkovaný úsek diaľnice D3 Hričovské Podhradie - Žilina (Strážov) a na konci úseku pokračuje stavbou D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto v súčasnosti v príprave. Po ukončení výstavby úseku diaľnice D3 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na cestách I/11 a I/18 (Kragujevská ul.) a tým sa prispeje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre miestnu časť Strážov a hlavne Žilinu, kde stavba odbremení úseky ciest I/18 a I/11. Celková dĺžka trasy úseku diaľnice D3 je cca 4,25 km, z toho tunel Považský Chlmec má dĺžku 2249 m (severná rúra), resp. 2186 m (južná rúra)

Vybudovaním tohto úseku, ako i celého diaľničného ťahu D3 sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Trvalý záber PPF bude predstavovať cca 10,4 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 7 až 9 (menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou).	-1
Horninové prostredie	Navrhovaná trasa diaľnice je vedená územím, ktoré je postihnuté lokálnymi svahovými deformáciami. Rizikové faktory je potrebné zvážiť aj pri výstavbe tunela, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hg pomermi.	-1
Ochrana vôd	Trasa diaľnice pri prechode zo Žilinskej kotliny vchádza do CHVO Beskydy - Javorníky. V trase diaľnice sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: Biokoridory <ul style="list-style-type: none"> NRBk Súľovské skaly - Ladonhora - biokoridor šírenia teplomilných druhov na južných stráňach zlepcov a bradiel. NRBk rieka Váh, ktorá má interkontinentálny význam z hľadiska migrácie vodnej fauny a avifauny. NRBk Kysuca, významný hydrický biokoridor, ktorý tvorí špecifický hydrický ekosystém, na ktorý sa viažu nielen hydrické ale i terestrické spoločenstvá. Z biokoridorov budú ovplyvnené NRBk Váh a NRBk Kysuca, predovšetkým výrubom brehových porastov, ale aj vytvorením bariéry vo forme mostných objektov, ktoré môžu byť za určitých okolností prekážkou v migrácii avifauny. Bariérové pôsobenie trasy diaľnice ovplyvní najmä migráciu za potravou a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev, ktoré v súčasnosti prebieha prostredníctvom siete biokoridorov v dotknutom území. NRBk Súľovské skaly - Ladonhora ovplyvnený nebude, trasa diaľnice ho križuje v tuneli. Kumulatívne vplyvy vo vzťahu k existencii súčasných migračných bariér možno klasifikovať ako mierne.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, preto vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku diaľnice D3 bola zdokumentovaná 1 archeologická lokalita priamo v trase diaľnice. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto		
<p>Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto je súčasťou diaľničného ťahu D3 v trase Hričovské Podhradie - Žilina - Čadca - Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku. Po ukončení výstavby úseku diaľnice D3 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/11 a tým sa prispieje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre miestnu časť Oškerda, obec Radoľa a Povina, kde stavba odbremeni úseky cesty I/11. Vybudovaním tohto úseku, ako i celého diaľničného ťahu D3 sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku diaľnice D3 je cca 11,200 km , z toho tunel Kysuca má dĺžku 584 m.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Trvalý záber PPF bude predstavovať cca 40,9 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 8 (stredne až menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do hospodárskych lesov, ale zasahuje aj do lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou). Trvalý záber lesných pozemkov je cca 10,1 ha.	-1
Horninové prostredie	Nakoľko prevažná časť trasy diaľnice prechádza vo fluvialnom prostredí - náplavoch rieky Kysuce, geodynamické javy priamo v trase diaľnice (okrem preložky cesty I/11) sa prakticky nevyskytujú. Aktívna zosuvná oblasť sa nachádza v trase preložky I/11, a to v oblasti km 1,72. Špecifickým zásahom do horninového prostredia bude výstavba hĺbeného tunela Kysuca. Tunel je navrhnutý v priestore medzi riekou Kysuca a cestou I/11, pozdĺž zástavby obce Radoľa, Budatínska Lehota a Kysucké Nové Mesto. Stavebná časť tunela je navrhnutá ako samostatná železobetónová vaňa. Stavebná jama sa vybuduje kotvenými tesniacimi podzemnými stenami.	-1
Ochrana vôd	Trasa diaľnice pri prechode zo Žilinskej kotliny vchádza do CHVO Beskydy - Javorníky. Trasa diaľnice zasahuje do OP II. stupňa 4 vodárenských zdrojov - Rudinka, Radoľa, Kysucké Nové Mesto ZVL a Podháj.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • NRBk 2 - rieka Kysuca, • NRBk 3c Škorča – Tábor – Skačkova hora – Obelec, • NRBc 3 Ľadonhora – Brodnianka, Významné budú vplyvy počas výstavby a to priamymi zásahmi do vodného toku a brehových porastov. Zásahy bude potrebné minimalizovať a výstavbu mostných objektov podľa možnosti čo najviac skrátiť. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada aj úpravu samotného toku Kysuce, pričom dôjde aj k odstráneniu časti brehových porastov. K významnému narušeniu biokoridorových funkcií by realizáciou navrhovanej činnosti nemalo dôjsť, nakoľko na tomto úseku diaľnice sa nachádzajú 4 mostné objekty, ktoré umožňujú bezkonfliktný prechod zverí. Bude však nevyhnutné vhodným spôsobom zrealizovať oplotenie diaľnice a navedenie zverí vegetačnými úpravami do miest ich možného prechodu popod diaľnicu.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území (v koridore do 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia: <ul style="list-style-type: none"> • Prírodná rezervácia Brodnianka (PR) - trasa diaľnice sa nachádza vo vzdialenosti cca 353 m od chráneného územia a 325 m od jeho ochranného pásma. Preložka cesty I/11 je trasovaná vo vzdialenosti cca 319 m od chráneného územia a 230 m od jeho ochranného pásma. • PR Ročovica - trasa diaľnice sa nachádza vo vzdialenosti cca 110 m od chráneného územia (ochranné pásmo sa nachádza na západnej strane chráneného územia, mimo posudzovanú činnosť). Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce. Tieto úpravy sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 30 m od chráneného územia medzi vodným tokom a cestou III/50757. 	0

	<ul style="list-style-type: none"> • PP Kysucká brána – diaľnica je lokalizovaná vo vzdialenosti cca 103 m od chráneného územia na pravom brehu rieky Kysuca. Na ľavom brehu rieky Kysuca, je diaľnica cca 18 m od chráneného územia. Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území úpravu toku Kysuce, aj preložku cesty I/11, ktorá vedie v tesnej blízkosti časti chráneného územia. <p>Stavebná činnosť v tomto území si vyžiada citlivý prístup a vhodné technické riešenie, aby nedošlo k takým zásahom, ktoré by mohli mať za následok poškodenie chráneného územia.</p>	
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, preto vplyvy na územia NATURA 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku diaľnice D3 bolo zdokumentovaných 8 archeologických lokalít priamo v trase diaľnice. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica		
<p>Navrhovaná diaľnica D3 v úseku Kysucké Nové Mesto - Oščadnica je súčasťou diaľničného ťahu D3 v trase Hričovské Podhradie - Žilina - Čadca - Skalité s napojením na Poľsko a prostredníctvom rýchlostnej cesty R5 aj na Českú republiku. Po ukončení výstavby úseku diaľnice D3 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/11 a tým sa prispeje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre obec Povina, Kysucký Lieskovec kde stavba odbremení úseky cesty I/11. V stiesnených pomeroch vo viacerých úsekoch stavby sa cesta I/11 prekladá a diaľnica D3 využíva cestné teleso jestvujúcej cesty I/11. Vybudovaním tohto úseku, ako i celého diaľničného ťahu D3 sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku diaľnice D3 je cca 10,790 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 8 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	-1
Horninové prostredie	Prevažná časť úseku je vedená vo fluvialnom prostredí – náplavoch rieky Kysuca. Mimo tohto prostredia prechádza úpäťami svahov, ktoré sú charakteristické aktívnymi zosuvmi, resp. potenciálnymi zosuvmi. Pre zabezpečenie stability svahov sú navrhované sanačné technické opatrenia – hĺbkové a povrchové odvodnenie, kotvená pilótovej stena, oporné a zárubné múry založené na mikropilótach.	-1
Ochrana vôd	Trasa diaľnice prechádza cez CHVO Beskydy - Javorníky. Trasa diaľnice zasahuje do OP II. stupňa 2 vodárenských zdrojov - Podháj a Krásno nad Kysucou.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> NRBk Vodný tok Kysuca a Čierňanka – hydricko-terestrický RBK spájajúci RBc Chotárny kopec – Vojtov kopec a RBc Černatín – Skáčkova hora – Holý vrch RBK Vodný tok Bystrica – hydricko-terestrický RBK Vysoká nad Kysucou – Oščadnica – terestrický RBK Klubina – Chotárny kopec V budúcnosti na základe pozorovania migračných trás je potrebné navrhnúť lokality a optimálne parametre pre výstavbu ekoduktov.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V území boli identifikované nasledovné chránené územia: <ul style="list-style-type: none"> V úseku od km 30,800 - 33,017 zasahuje trasa diaľnice do CHKO Kysuce, kde platí 2. stupeň ochrany. Predpokladané nepriame vplyvy na chránené územia možno hodnotiť ako akceptovateľné za podmienky dodržania legislatívnych noriem v oblasti ochrany ovzdušia, ochrany vôd, hlukovej záťaže a nakladania s odpadmi.	0
Natura 2000	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000, preto vplyvy na územia NATURA 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku diaľnice D3 boli zdokumentované 4 archeologické lokality priamo v trase diaľnice. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec		
<p>Riešený úsek D3 dopĺňa diaľničnú sieť v smere Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité, čím vytvára s úsekom D1 od Bratislavy jednu zo severo-južných dopravných osí Slovenska. V celom úseku D3 je v súčasnosti doprava vedená po existujúcich cestách I/11 a I/12, ktoré sú využívané aj tranzitnou medzištátnou prepravou.</p> <p>Účelom výstavby diaľnice D3 v úseku Čadca, Bukov – Svrčinovec, je vybudovanie komunikácie v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu stavby a prevádzky na životné prostredie. Navrhovaná trasa rieši problém stáleho zvyšovania intenzity dopravy v kysuckom regióne a vytvára optimálne podmienky pre medzinárodnú tranzitnú dopravu. Zároveň prispieje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre obec Svrčinovec.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku diaľnice D3 je cca 5,67 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	-1
Horninové prostredie	Navrhovaná trasa diaľnice je vedená územím, ktoré je postihnuté lokálnymi svahovými deformáciami. Pre zabezpečenie stability svahov sú navrhované sanačné technické opatrenia – hĺbkové a povrchové odvodnenie, kotvená pilóťová stena, oporné a zárubné múry.	-1
Ochrana vôd	Trasa diaľnice prechádza cez CHVO Beskydy - Javorníky. V trase diaľnice sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Vodný tok Kysuca a Čierňanka – hydricko-terestrický • RBk spájajúci RBC Chotárny kopec – Vojtov kopec a RBC Černatín – Skáčkova hora – Holý vrch • RBk Vodný tok Bystrica – hydricko-terestrický • RBk Vysoká nad Kysucou – Oščadnica – terestrický • RBk Klubina – Chotárny kopec Diaľnica D3 križuje najmä NRBk vodný tok Kysuca a Čierňanka, ale aj RBk Klubina – Chotárny kopec, RBk vodný tok Bystrica, RBk Vysoká nad Kysucou – Oščadnica, viaceré lokálne biokoridory a genofondové lokality. Cenné biotopy budú na začiatku výstavby opložené. Negatívny vplyv stavby je zmierniteľný opatreniami, ktoré zachovávajú priepustnosť biokoridorov.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa nachádza v 1. stupni ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. V širšom koridore (do 1000m) neboli identifikované žiadne chránené územia.	0
Natura 2000	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000, preto vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku diaľnice D3 boli zdokumentované 4 archeologické lokality priamo v trase diaľnice. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

D3 Svrčinovec - Skalité (2. etapa)

Úsek Svrčinovec - Skalité je súčasťou diaľničného ťahu D3, ktorý sa v križovatke Hričovské Podhradie napája na diaľnicu D1, tvoriacu v Slovenskej republike základný ťah v smere východ - západ. Diaľnica D3 dopĺňa diaľničnú sieť v smere Žilina - Kysucké Nové Mesto - Čadca - Skalité, čím vytvára s úsekom D1 od Bratislavy jednu zo severo-južných dopravných osí Slovenska. Diaľničný úsek D3 má zabezpečiť dopravné prepojenie hlavného mesta a juhozápadných oblastí Slovenska s Kysucami a nadväzne s Poľskou republikou

Diaľnica D3 bude mať význam aj z hľadiska tranzitnej medzištátnej dopravy. Napojením na rozostavaný úsek Skalité - hranica SR/PR a využívaním súvisiaceho hraničného priechodu umožní priechod nákladnej dopravy v smere do Poľska a späť, čím bude odľahčený najbližší hraničný priechod Trstená. Vybudovanie križovatky Svrčinovec umožní sprevádzkovanie aj samotného úseku Svrčinovec - Skalité. V tomto mieste bude vyriešené prepojenie diaľnice a cesty I/11 vo všetkých dopravných smeroch, čím sa v tomto bode vytvorí možnosť prepojenia troch európskych štátov - Poľska, Česka a Slovenska. Zároveň prispeje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre obce Svrčinovec, Čierne a Skalité.

Celková dĺžka trasy úseku diaľnice D3 je cca 12,282 km, z toho tunel Svrčinovec má dĺžku 445 m a tunel Poľana 898 m.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF v rozsahu 56,7 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 7 až 9 (najmenej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva). Celkový záber lesných pozemkov je 20,94 ha.	-1
Horninové prostredie	Navrhovaná trasa diaľnice je vedená územím, ktoré je postihnuté rozsiahlymi svahovými deformáciami. Výstavbou diaľnice v zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje náročné opatrenia. Rizikové faktory je potrebné zväžiť aj pri výstavbe tunelov, ktoré sú spojené predovšetkým s geologicko-tektonickou stavbou a hydrogeologickými pomermi.	-2 ⁺
Ochrana vôd	Trasa diaľnice prechádza cez chránenú vodohospodársku oblasť (CHVO) Beskydy – Javorníky. Trasa diaľnice zasahuje do OP II. stupňa vodárenského zdroja Svrčinovec. Diaľnica prechádza ochranným pásmom VZ Poľana v tuneli, v dôsledku čoho existuje predpoklad zdrénovania podzemných vôd z akumulácie oblasti VZ. Ďalšími zdrojmi podzemných vôd ovplyvnenými výstavbou diaľnice sú lokálne skupinové a individuálne vodné zdroje, ktoré využívajú početné domácnosti v záujmovom území. Niektoré z týchto zdrojov sú ovplyvnené buď priamou likvidáciou v dôsledku výstavby, alebo ovplyvnením množstva vody drenážou zárezom alebo umelým odvodnením horninového masívu pri sanačných prácach (vodorovné odvodňovacie vrty, drenáže).	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, negatívny vplyv stavby je zmierniteľný opatreniami, ktoré zachovávajú priepustnosť biokoridorov. V trase diaľnice a v širšom okolí sa nachádzajú prvky ÚSES: Biocentrá <ul style="list-style-type: none"> RBC (B13) Skalité – Rieka - významné refúgium avifauny a cicavcov. Biokoridory <ul style="list-style-type: none"> NRBk (2/19) spájajúci NRBC 1 Veľký Javorník - NRBC 2 Malý Polom - NRBC 3 Veľká Rača - PRBC - Vychylovka – Harvelka – Riečnica. NRBk (2/13) Čierňanka je hydrický biokoridor, je priamym pokračovaním NRBk rieky Kysuca. RBK Šlahorov potok - jedná sa o hydrický biokoridor. RBK XIII. Čierňanka - je pokračovaním hydrického NRBk údolím Čierňanky až po Skalité. V systéme s prítokmi vytvára hydrickú sústavu koridorovej siete, prepája cenné aluviálne a slatinné lúky a prechodné rašeliniská. 	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa nachádza v 1. stupni ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. V koridore do 1000 m neboli identifikované žiadne chránené územia.	0

Natura 2000	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000, preto vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku diaľnice D3 bolo zdokumentovaných 7 archeologických lokalít, z toho 4 sú priamo v trase diaľnice. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

R2 Mníchova Lehota - Ruskovce		
<p>Predmetný úsek diaľnice bude prepájať úsek Trenčín – Mníchova Lehota a nadväzujúce úseku rýchlostnej cesty R2 v smere západ – východ. Vybudovaním tohto úseku, ako i celého rýchlostného ťahu R2 sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Po ukončení výstavby úseku diaľnice R2 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/50 a tým sa prispieje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre obce Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice, Trenčianske Jastrabie, Svinná, Dežerice – Vlčkovce a Ruskovce.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku rýchlostnej cesty R2 je cca 15,470 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). V okolí Svinnej sa nachádzajú malé plochy pôd skupiny 3 - chránené pôdy. Trasa zasahuje v prevažnej väčšine do hospodárskych lesov, ale zasahuje aj do lesov osobitného určenia (prímestské lesy s významnou zdravotnou funkciou).	-1
Horninové prostredie	Svahové deformácie trasy hodnotenej činnosti sú vyvinuté na svahoch s väčšou akumuláciou sedimentov, ktoré sú náchylné na zliezanie pokryvných kvartérnych útvarov. Výstavbou rýchlostnej cesty v potenciálne zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje technické opatrenia.	-1
Ochrana vôd	Trasa diaľnice nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO). Trasa rýchlostnej cesty zasahuje do OP II. stupňa vodárenského zdroja Červený hostinec. Rýchlostná cesta zasahuje aj do ochranného pásma II. stupňa prírodných zdrojov minerálnych vôd v Mníchovej Lehote a do ochranného pásma II. stupňa prírodných zdrojov stolových minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, negatívny vplyv stavby je zmierniteľný opatreniami, ktoré zachovávajú priepustnosť biokoridorov. V trase diaľnice a v širšom okolí sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • RBc Svinica • NRbC hrebeňov Považského Inovca a Strážovských vrchov, spája NRbC Tematínske vrchy - Kňazi vrch - Javorníček s ďalšími biocentrami Považského Inovca a Strážovských vrchov. Významný terestrický biokoridor, komplex lesa predstavujú významný ekosystém so špecifickou mozaikou biotopov. Existuje bariérový efekt, preto je potrebné zrealizovať migračný nadchod. 	0
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa nachádza v 1. stupni ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. V koridore cca 1000 m sa nachádzajú: <ul style="list-style-type: none"> • PP Mitická slatina • PP Svinica 	0
Natura 2000	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000, preto vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)		
<p>Rýchlostná cesta bude súčasťou južného koridoru R2 na území Slovenskej republiky, na ktorý sa v budúcnosti napoja úseky R2 Gombasek – Rožňava zo západnej strany a Jablonov nad Turňou – Včeláre z východnej strany. Hlavným účelom je výstavba kvalitnej a kapacitne vyhovujúcej rýchlostnej cesty, ktorá preberie všetku tranzitnú dopravu, ako aj funkciu medzinárodného cestného ťahu. Existujúca cesta I/50 po odľahčení od tranzitnej dopravy bude prevádzať dopravu medzi sídelnými útvarmi na danej dopravnej osi a plniť funkciu komunikácie vedenej v súbehu s rýchlostnou cestou, t.j. bude slúžiť pre premávku vozidiel vylúčených z premávky po rýchlostnej ceste, čo má priaznivý dopad na obyvateľstvo pozdĺž cesty I/50.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku rýchlostnej cesty R2 je cca 14,000 km, z toho tunel Soroška má dĺžku 4650 m.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	-1
Horninové prostredie	Svahové deformácie trasy hodnotenej činnosti sú vyvinuté na svahoch s väčšou akumuláciou sedimentov, ktoré sú náchylné na zliezanie pokryvných kvartérnych útvarov. Výstavbou rýchlostnej cesty v potenciálne zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje technické opatrenia.	-1
Ochrana vôd	Trasa rýchlostnej cesty zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Slovenský kras – Horný vrch. Trasa rýchlostnej cesty zasahuje do OP II. stupňa vodárenského zdroja Hrušov (Eveteš).	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, Trasa nezasahuje priamo žiadne regionálne prvky ÚSES. V širšom okolí sa nachádzajú: biocentrá <ul style="list-style-type: none"> NRBc Hrhovské rybníky RBC Brzotínske skaly RBC Horný vrch RBC Dolný vrch biokoridory <ul style="list-style-type: none"> NRBk Gemerská pahorkatina – Domicia – Silická planina – Horný vrch – Zádielska dolina RBk Alúvium Slanej RBk Turnianska dolina Z hľadiska fragmentácie územia možno konštatovať, že zníženie zaťaženia cesty I/50 a presun väčšiny dopravy do tunela zníži mortalitu migrujúcich živočíchov cez túto komunikáciu.	0
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Trasa rýchlostnej cesty priamo zasahuje do okrajovej časti ochranného pásma Národného parku Slovenský kras (západný tunelový portál a prístupová cesta k východnému tunelovému portálu), kde platí 2. stupeň ochrany. Tunel vedie v celej dĺžke popod NP Slovenský kras. V širšom území (v koridore cca 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia: <ul style="list-style-type: none"> NP Slovenský kras a jeho ochranné pásmo NPR Hrušovská lesostep - prechádza v tesnej blízkosti, ku kontaktu nedochádza NPP Hrušovská jaskyňa NPP Krásnohorská jaskyňa PP Jovické rašelinisko 	-1
Natura 2000	Úsek zasahuje do: <ul style="list-style-type: none"> SKUEV0352 Hrušovská lesostep SKCHVÚ027 Slovenský kras 	-1

	Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe 4 (pozn. SKUEV0394 Jovické rašelinisko bolo vypustené zo zoznamu území európskeho významu)	
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R2 bolo zdokumentovaných 5 archeologických lokalít. Ich presnú lokalizáciu preukáže podrobný prieskum. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

R2 Košice, Šaca - Košické Oľšany		
<p>Rýchlostná cesta bude súčasťou južného koridoru R2 na území Slovenskej republiky, na ktorý sa v budúcnosti napoja úseky R2 Včeláre – Košice, Šaca zo západnej strany. Predmetný úsek rýchlostnej cesty bude prepájať úsek rýchlostnej cesty R4 s diaľnicou D1 pri Košických Oľšanoch a vytvorí prepojenie v smere od MR na Ukrajinu, resp. severným smerom do PR. Vybudovaním tohto úseku, s napojením na R4 a D1 sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Po ukončení výstavby úseku rýchlostnej cesty R2 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na ceste I/50 a tým sa prispeje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre príslušné obce a hlavne Košice, kde stavba odbremeni južnú časť mesta.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku rýchlostnej cesty R2 je cca 21,500 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba diaľnice si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 4 až 8 (stredne a menej kvalitné pôdy) s prevahou skupiny 6. V okolí Šebastoviec sa nachádzajú malé plochy pôd skupiny 4 - chránené pôdy. Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	-1
Horninové prostredie	Trasy sú vedené prevažne v rovinnom teréne, takže vo väčšine prípadov nie sú ohrozené svahovými deformáciami. Výnimku tvorí iba úsek pri Sadoch nad Torysou a Košických Oľšanoch, kde trasa zasahuje do úpätia pahorkatiny, v ktorej sú zosuvy pomerne časté. Pri geologickom mapovaní neboli zosuvy zasahujúce do trás zistené, v ďalších etapách prieskumu je potrebné venovať tejto problematike zvýšenú pozornosť.	0
Ochrana vôd	Trasa rýchlostnej cesty nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO). V trase diaľnice sa nenachádzajú žiadne vodárenské zdroje ani ich ochranné pásma.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, Trasa pretína priamo nadregionálne aj regionálne prvky ÚSES. biocentrá: <ul style="list-style-type: none"> • RBC Jakubov dvor biokoridory <ul style="list-style-type: none"> • NRBK Hornád • RBK prechádzajúci Haništianskym lesom Vplyvy je možné zmierniť zabezpečením priechodnosti biokoridorov dostatočnou svetlosťou mostov.	-1
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území v koridore do 1000 m) neboli identifikované žiadne chránené územia	0
Natura 2000	Úsek zasahuje do SKCHVÚ009 Košická kotlina. Podrobnejšie vyhodnotenie sa nachádza v prílohe 4.	-1
Kultúrne dedičstvo	V trase navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R2 bolo lokalít. Ich presnú zdokumentovaných 5 archeologických lokalizácií preukáže podrobný prieskum. Pri výstavbe sa bude postupovať v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z.	-1

R6 Mestečko - Púchov		
<p>Rýchlostná cesta R6 rieši prepojenie hranice SR/ČR s diaľnicou D1, ako hlavnej komunikačnej osi SR s medzinárodným významom, ktoré bude kapacitne vyhovujúce požiadavkám dopravy, najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodné a investične realizovateľné a prijateľné z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov.</p> <p>Po ukončení výstavby úseku rýchlostnej cesty R6 sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy na cestách I/49 a tým sa prispeje k vytvoreniu lepších životných podmienok pre priľahlé obce a mesto Púchov, kde stavba odbremení západnú časť mesta.</p> <p>Celková dĺžka trasy úseku rýchlostnej cesty R6 je cca 10,800 km.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba diaľnice bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odsklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťaženej komunikácie a vybudovaním protihlukových stien dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Dôjde aj k lepšiemu rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši.	-1
Pôda	Výstavba úseku rýchlostnej cesty si vyžiada trvalý záber PPF, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 až 9 (stredne a menej kvalitné pôdy). Trasa zasahuje do hospodárskych lesov (lesy s prevládajúcou funkciou produkcie dreva).	-1
Horninové prostredie	Svahové deformácie trasy hodnotenej činnosti sú vyvinuté na svahoch s väčšou akumuláciou sedimentov, ktoré sú náchylné na zliezanie pokryvných kvartérnych útvarov. Výstavbou rýchlostnej cesty v potenciálne zosuvných územiach dôjde k zmenám stabilných pomerov, čo vyžaduje technické opatrenia.	-1
Ochrana vôd	Trasa rýchlostnej cesty zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Beskydy - Javorníky a do OP II. stupňa vodárenského zdroja Dohňany.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, Trasa ovplyvňuje priamo prvky ÚSES., vplyvy sú však nevýznamné <ul style="list-style-type: none"> NRBk Váh - premostenie bude využívať existujúci mostný objekt a nebude vyžadovať budovanie nových estakád na Váhu, tzn. nedôjde k realizácii nového stresujúceho prvku pre migrujúcu avifaunu. RBk Biela voda - dostatočným výškovým premostením potoka a v čo najkolmejšom smere nebude sprievodná brehová vegetácia biokoridoru citelne ovplyvnená. 	0
Ochrana prírody	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0
Natura 2000	Úsek nezasahuje do žiadnej lokality systému Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce nad Laborcom, preložka		
<p>Cesta I/18 je súčasťou cestnej siete SR v smere východ - západ a spolu s cestou I/74 tvorí v danom území základný komunikačný systém s napojením na krajské mesto Prešov a sieť diaľnic a rýchlостných ciest. V riešenom úseku má cesta I/18 niekoľko bodových závad, ktoré sú pri súčasnej intenzite dopravného zaťaženia zdrojom dopravných nehôd. Je predpoklad, že ich počet s narastúcim dopravným zaťažením bude narastať. Účelom projektu je dosiahnuť vyššiu kapacitu komunikácie, vyšší stupeň bezpečnosti dopravy, vyšší dopravný komfort a minimalizovať negatívne účinky dopravy na životné prostredie. V súčasnosti tranzitná doprava prechádza centrálnou mestskou zónou mesta Strážske a obcí Voľa, Nacina Ves a Petrovce nad Laborcom.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Výstavba preložky bude mať významný vplyv na zvýšenie bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy z intravilánu obcí dôjde k zníženiu hlukovej a imisnej záťaže.	+2
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou preložky podstatne nezmení.	0
Pôda	Výstavba preložky cesty si vyžiada trvalý záber PPF a LPF v rozsahu cca 45 ha, z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú pôdy skupiny 5 a 6 (stredne a menej kvalitné pôdy).	-1
Horninové prostredie	Svahové deformácie v trase preložky neboli zistené.	0
Ochrana vôd	Trasa nezasahuje do žiadnej CHVO ani ochranného pásma vodárenského zdroja.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, priamo do dotknutého územia zasahuje iba regionálny biokoridor toku Duša. Ostatné biocentrá a biokoridory regionálneho alebo nadregionálneho charakteru sa nachádzajú vo väčšej vzdialenosti od záujmového územia.	0
Ochrana prírody	Trasa preložky sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia. Pri prechode Pozdišovským chrbátom v úseku medzi Nižným Hrabovcom a Strážskym bude stavba vyžadovať zásah do lesných porastov, ktoré sú biotopmi európskeho významu. Pre zásah do týchto biotopov je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny.	-1
Natura 2000	Trasa preložky nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000. Lokality Natura sa nenachádzajú ani v širšom okolí.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nevýznamné, evidované záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

Koľajové prepojenie mestskej časti Petržalka s centrom mesta, NS MHD 1. etapa Hlavná stanica - Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica - Janíkov dvor, 2. časť Bosákova - Janíkov dvor

Ide o pokračovanie projektu Šafárikovo námestie - Starý most - Bosákova ulica. V druhej etape pôjde o vybudovanie električkovej trate v úseku Bosákova ulica – Janíkov Dvor. Po dobudovaní bude zabezpečené koľajové prepojenie centra mesta s Petržalkou - nosný systém MHD. Zväčšovanie rozsahu električkových tratí v mestách ponúka obyvateľstvu ekologický prijateľný spôsob zabezpečenia dopravnej obsluhy územia. V mestskom prostredí ide o pozitívny trend ovplyvňujúci deľbu prepravnej práce v prospech hromadných prepráv osôb.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zvýšenie bezpečnosti je jednou z priorít modernizácie trate. Význam bude mať predovšetkým vybudovanie mimoúrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Významný pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia infraštruktúry VOD, s potenciálom prebratia časti cestnej osobnej dopravy, ktorá je hlavným zdrojom hluku a emisií v intraviláne mesta.	+2
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej osobnej dopravy.	+2
Pôda	Realizáciou projekty nevzniknú nároky na záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.	0
Horninové prostredie	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana vôd	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Krajina	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana prírody	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Natura 2000	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0

DPB, obnova vozového parku električiek v Bratislave		
Nové mobilné prostriedky MHD vytvoria podmienky pre zlepšenie dopravnej obsluhy miest environmentálne prijateľným spôsobom, zvýši sa kvalita cestovania hromadnou osobnou dopravou.		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Obnova vozového parku priaznivo ovplyvní bezpečnosť.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia prostriedkov VOD, ktoré zvýši atraktivitu VOD, s potenciálom prebratia časti cestnej osobnej dopravy, ktorá je hlavným zdrojom hluku a emisií v intraviláne mesta.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej osobnej dopravy.	+1
Pôda	Bez vplyvu	0
Horninové prostredie	Bez vplyvu	0
Ochrana vôd	Bez vplyvu	0
Krajina	Bez vplyvu	0
Ochrana prírody	Bez vplyvu	0
Natura 2000	Bez vplyvu	0
Kultúrne dedičstvo	Bez vplyvu	0

ZSSK, obnova vozového parku ŽKV		
Jedná sa o obnovu vozového parku železničných koľajových vozidiel v správe Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Obnova vozového parku priaznivo ovplyvní bezpečnosť.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia prostriedkov železničnej dopravy, ktoré zvýši jej atraktivitu, s potenciálom prebratia časti cestnej osobnej dopravy, ktorá je hlavným zdrojom hluku a emisií v intraviláne mesta.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej osobnej dopravy.	+1
Pôda	Bez vplyvu	0
Horninové prostredie	Bez vplyvu	0
Ochrana vôd	Bez vplyvu	0
Krajina	Bez vplyvu	0
Ochrana prírody	Bez vplyvu	0
Natura 2000	Bez vplyvu	0
Kultúrne dedičstvo	Bez vplyvu	0

Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)

Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu by mala zabezpečiť podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest určitú dopravnú výkonnosť, čo pri súčasných pomeroch nie je možné pre problémové zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy počas celého plavebného roka. V súčasnej dobe v predmetnom úseku vodnej cesty na Dunaji sa nachádzajú kritické miesta, hlavne brody so skalným dnom, ktoré zabraňujú plnohodnotnému využitiu dopravnej kapacity vodnej cesty na Dunaji počas celého roka, nakoľko vytvárajú plavebné prekážky pre plavbu. Cieľom je navrhnúť jednotlivé technické opatrenia tak, aby boli z hľadiska plavebnej prevádzky bezpečné a zabezpečovali dostatočnú dopravnú výkonnosť vodnej cesty. Projekt by mal nadviazať na doposiaľ realizované projekty v predmetnej lokalite.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Zlepšenie splavnosti Dunaja bude mať priaznivý vplyv na zlepšenie bezpečnosti.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia infraštruktúry vodnej dopravy s potenciálom prebratia časti cestnej nákladnej dopravy.	+1
Ovzdušie a klíma	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia infraštruktúry vodnej dopravy s potenciálom prebratia časti cestnej nákladnej dopravy.	+1
Pôda	Realizácia projektu nemá nároky na záber pôd.	0
Horninové prostredie	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana vôd	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť ovplyvnenie režimu a kvality vôd, nie je známe.	?
Krajina	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana prírody	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť vplyvy na ochranu prírody nie sú známe.	?
Natura 2000	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť zásah do území Natura 2000 nie sú známe.	?
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0

Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava		
<p>V rámci OPII bude možné realizovať len vybrané časti projektu, najdôležitejšie sú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.; • revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch; • zlepšenie splavenia jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejného prístavu. 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Modernizácia prístavu bude mať priaznivý vplyv na zvýšenie bezpečnosti.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia infraštruktúry vodnej dopravy s potenciálom prebratia časti cestnej nákladnej dopravy.	+1
Ovzdušie a klíma	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia infraštruktúry vodnej dopravy s potenciálom prebratia časti cestnej nákladnej dopravy.	+1
Pôda	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Horninové prostredie	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana vôd	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Krajina	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Ochrana prírody	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Natura 2000	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy sa nepredpokladajú.	0

ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Skvalitnenie údržby priaznivo ovplyvní prevádzkyschopnosť vozidlového parku železničnej osobnej dopravy, ktorá sa premietne do zníženia poruchovosti prevádzky, zvýšenia bezpečnosti a sprostredkovane i kvality cestovania.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Nepriamy pozitívny vplyv vyplývajúci zo skvalitnenia prostriedkov VOD, ktoré zvýši atraktivitu VOD, s potenciálom prebratia časti cestnej osobnej dopravy, ktorá je hlavným zdrojom hluku a emisií v intraviláne mesta.	+1
Ovzdušie a klíma	Realizácia projektu má pozitívny vplyv na zníženie produkcie skleníkových plynov, nakoľko vytvára potenciál pre prevzatie časti výkonov cestnej osobnej dopravy.	+1
Pôda	Bez vplyvu	0
Horninové prostredie	Bez vplyvu	0
Ochrana vôd	Bez vplyvu	0
Krajina	Bez vplyvu	0
Ochrana prírody	Bez vplyvu	0
Natura 2000	Bez vplyvu	0
Kultúrne dedičstvo	Bez vplyvu	0