MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
odbor environmentálneho posudzovania
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Bratislava 11. 05. 2015
Číslo: 4829/2015 - 3.4/ml

ROZHODNUTIE
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania, ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon"), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat, predloženého navrhovateľom NDS, a.s., Bratislava, v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

Zmena navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat", *umiestnená na k. ú. Prešov, Veľký Šariš, Malý Šariš, Vyšná Šebastová, Ľubotice, Fintice a Kapušany*, predmetom ktorej je prepojenie diaľnice D1 s rýchlostnou cestou R4 Kapušany - Giraltovce

sa nebude posudzovať podľa zákona.

Vzhľadom na charakter činnosti, informácie v dokumentácii a doručené stanoviská sa ukladajú zapracovať do dokumentácie pre nasledujúce povoľovacie konanie nasledovné opatrenia:

- pri križovaní vodného toku Sekčov (km 9,0 – 9,5 DSP) zapracovať navrhovaný polder a rešpektovať štátnu cestu III/18200 do Fintíc,
- rešpektovať mimoúrovňovú križovatku Fintice s diaľničným privádzačom na R4 z priestoru Prešov – Nižná Šebastová,
- pri križovatke Dúbrava (km 3,5 DSP) rešpektovať navrhovaný koridor pre výstavbu zdvojkoľajnenej preložky železničnej trate v úseku Veľký Šariš – Prešov, ktorá je súčasťou severojužného magistrálneho ťahu kategórie 1.b v úseku hranica s PR – Plaveč – Prešov – hranica Košický kraj (Kysak) na rýchlosť do 160 km,
- rešpektovať navrhované elektrické vedenie 2x100 kV smerujúce od Kapušian do navrhovanej elektrickej stanice Prešov v priemyselnom parku Grófske a ďalej do navrhovanej elektrickej stanice Prešov III pri Ľuboticiach,
- rešpektovať ochranné pásmo letiska Prešov.

Odôvodnenie

Na základe žiadosti navrhovateľa NDS, a.s., Bratislava, doručenej ministerstvu dňa 09. 04. 2015, sa začalo správne konanie podľa § 18 ods. 2 písm. c) a podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona vo veci **Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat.**

Navrhovaná zmena činnosti sa realizuje, na katastrálnom území mesta *Prešov, Veľký Šariš, Malý Šariš, Vyšná Šebastová, Ľubotice, Fintice a Kapušany*. Predmetom zmeny navrhovanej činnosti je prepojenie diaľnice D1 s rýchlostnou cestou R4 Kapušany - Giraltovce

Priebeh procesov posúdenia

Predmetný úsek rýchlostnej cesty bol posúdený procesom EIA v rokoch 2002 - 2006. Technickým podkladom pre posúdenie bola technická štúdia, spracovaná v novembri 2002 (Dopravoprojekt a. s., stredisko Prešov).

Navrhovaná rýchlostná cesta bola **v rámci technickej štúdie a dokumentácie EIA** riešená v štyroch variantoch:

- variant 1 (červený)
- variant 2 (modrý)
- variant 3 (zelený)
- variant 4 (fialový).

Varianty 1 a 2 prestavovali základné priestorové koridory rýchlostnej cesty, varianty 3 a 4 boli alternatívnym prepojením uvedených základných riešení.

Záverečné stanovisko k správe o hodnotení na stavbu „I/18 (R4) Prešov - severný obchvat“ bolo vydané MŽP SR dňa 17.02.2006 pod číslom 3217/04-1.6/ml. Na základe neho bol pre ďalšiu etapu prípravy stavby odporučený variant č. 4 (fialový), ktorý predstavuje prepojenie červeného a modrého variantu. Tento variant bol odporučený v súlade s ÚPN VÚC Prešovského samosprávneho kraja, schváleného uznesením vlády SR č. 268/1998 a nariadením vlády SR č. 216/1998 Z. z., ktorým bola vyhlásená záväzná časť ÚPN VÚC Prešovského kraja, jeho Zmenami a doplnkami 2001 a 2004.

V roku 2009 bola vypracovaná **dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR),** v rámci ktorej, na základe podrobnejších prieskumov došlo k spresneniu a určitým modifikáciám technického riešenia trasy v koridore variantu č. 4. Pri spracovaní dokumentácie boli zohľadnené požiadavky záverečného stanoviska z procesu EIA a všetky opodstatnené pripomienky a námietky dotknutých orgánov v rámci spracovania DÚR, z ktorých sa vychádzalo pri korekcii trasy rýchlostnej cesty.

Najvýznamnejšími zmenami boli úpravy smerového a výškového vedenia trasy v úsekoch (podľa staničenia DÚR):

- v km 1,2 - 2,9 došlo k napriameniu trasy a zmene umiestnenia portálov tunela Bikoš
- v km 4,0 - KÚ došlo k zmene smerového vedenia od križovatky Dúbrava, s podstatnejšou zmenou vedenia v rámci tunela Okruhliak, so zmenou lokalizácie portálov tunela a následnými úpravami polomerov oblúkov variantu č. 4. Významnejšiu zmenu predstavoval väčší oblúk pri obci Kapušany, ktorým sa docielil väčší odklon trasy rýchlostnej cesty od obce. Tento odklon rešpektoval požiadavku č. 3 a 92 záverečného stanoviska MŽP SR z procesu EIA.

Na základe predloženej DÚR vydal Krajský stavebný úrad v Prešove, odbor štátnej stavebnej správy dňa 1.3.2010 **rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby** Rýchlostná cesta R4 Prešov - severný obchvat, č. 2010-93/766-13/SP-KC, ktoré nadobudlo právoplatnosť 26.3.2010.

V roku 2014 bola vypracovaná **dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP),** ktorá opäť spresnila technické riešenie niektorých stavebných objektov.

Zmeny v DSP oproti DÚR možno zhrnúť nasledovne:

Zmeny vyplývajúce odporúčaní štátnej expertízy

Na základe odporúčaní štátnej expertízy bolo zmenené smerové a výškové vedenie trasy tunela Okruhliak. K zmene došlo v napriamení smerového vedenia, eliminácie oblúka tunela k severu, čo znamená skrátenie dĺžky tunela. Koridor tunela sa v krátkom variante posunul smerom južnejšie, smerom k zastavanej časti sídliska Pustá dolina. Dĺžka tunela sa oproti DÚR skrátila o cca 82 m.

Zmeny vyplývajúce podrobnejšieho preskúmania územia

Na základe podrobného IG prieskumu bola zistená napúčavosť hornín v celej trase tunela, tak isto je možné očakávať v celej trase tunela prítomnosť horninovej vody agresívnej na betón. Z toho dôvodu bola v oboch tunelových rúrach po celej dĺžke tunela:

- navrhnutá spodná klenba
- sekundárne ostenie je po celej dĺžke navrhnuté železobetónové
- betón sekundárneho ostenia je navrhnutý do agresívneho prostredia XA1
- vŕtanie vrtov na osadenie kotiev na sucho

Vzhľadom na nízke pevnosti hornín sa oproti DÚR navrhuje na rozpojovanie hornín použiť výložníková fréza. Len v úseku pieskovcov, cca 90 m, je možné použiť vrtno-trhacie práce.

Zmeny vyplývajúce z požiadaviek objednávateľa

- zmena návrhovej rýchlosti v tuneli na 100 km/h
- Mimoúrovňovú križovatku Dúbrava z dôvodu riešenia ISRC je potrebné zapracovať do DSP a DP kompletne, aj s vetvami, ktoré sú riešené v rámci DÚR stavby I/68 Šarišské Michaľany - Prešov, rekonštrukcia cesty (pripravuje SSC)
- Na začiatku projektových prác je potrebné zapracovať mimoúrovňovú križovatku Kapušany z DÚR nasledujúceho úseku R4 Hanušovce n/Topľou - Kapušany do DSP R4 Prešov - severný obchvat.
- Na križovatke Prešov - sever pripojiť vetvy na kolektorové komunikácie
- V strednom deliacom páse navrhnúť betónové zvodidlo
- Na obojsmerných vetvách oddeliť protismerné jazdné prúdy deliacou stenou
- V súvislosti s výhľadovo uvažovanou križovatkou Fintice navrhnúť na R4 a priľahlých mostoch prídavné pruhy
- jednosmerná doprava v tuneli aj v čase údržby alebo dočasného uzatvorenia jednej tunelovej rúry
- definitívna úprava portálov je bezúdržbová, presypaním kamenivom vhodnej frakcie
- zrušenie deliacej steny pred portálmi
- zmena spôsobu napĺňania protipožiarnej nádrže Okruhliak - nádrž bude napĺňaná z potoka Dzikov.

Zmeny vyplývajúce z normových a legislatívnych zmien

V roku 2011 nadobudlo platnosť niekoľko nových predpisov týkajúcich sa výstavby cestných tunelov. V zmysle týchto predpisov boli vykonané nasledovné zmeny:

- vypracovanie rizikovej analýza, ktorej výsledok začlenil tunel do kategórie A s ohľadom na prepravu nebezpečných nákladov
- dĺžka bloku sekundárneho ostenia 12 m
- šachty drenážneho odvodnenia vo vzdialenosti 70 m
- prevažne jedny dvere v priečnom prepojení
- výpočet vetrania na tepelný výkon požiaru 50 MW
- v dôsledku protipožiarnej odolnosti boli multifunkčné chráničky pod chodníkmi nahradené klasickými chráničkami

Zmeny vyplývajúce z optimalizácie DÚR

- zrušenie centrálneho zberača priesakových vôd pod vozovkou
- umiestnenie protipožiarnej nádrže len na jednom portáli - na západnom.
- nahradenie kolektoru voľným uložením káblov pred portálmi
- veľkosť prechodného a prejazdného priečneho prepojenia je zhodná

Zmeny smerového vedenia rýchlostnej cesty variantu č. 4, riešenia podľa DÚR a DSP sú znázornené v grafickej prílohe.

Zmeny v základných ukazovateľoch stavby

Zmeny v základných ukazovateľoch stavby v jednotlivých etapách prípravy sú sumarizované v nasledovnej tabuľke.

Porovnanie základných ukazovateľov stavby

Parameter	Variant 4 EIA	DÚR	DSP
Dĺžka trasy (km)	14,030	14,680	14,500
Mimoúrovňové križovatky - počet	2	1	2
Počet mostov	11	18	22
Dĺžka tunela Bikoš(m)	690	1 155	1 153
Dĺžka tunela Okruhliak(m)	1 610	1 917	1 831
Cestná kanalizácia (m)	12 000	12 341	11 723
Oporné múry - dĺžka (m)	725	200	200
Zárubné múry - dĺžka (m)	1 400	540	1 343
Úpravy vodných tokov - dĺžka (m)	400	1 114	1 679
Rekonštrukcia cesty I/68	1 000	780	1 891
Rekonštrukcia cesty III/18200 do obce Fintice	400	53	53
Prístupové cesty k portálom tunela (m)	1 600 + 1 000	2 427 + 1 209	2 988 + 2 071
Protihlukové steny (m)	950	1 225	4 280
Poľné cesty (m)	1 500	3 167	4 932
Demolácia objektov - počet	0	0	1
Zemné práce - výkop m^3	910 300	1 283 906	2 935 808

Parameter	Variant 4 EIA	DÚR	DSP
Zemné práce - násyp m^3	1 235 000	1 355 492	2 998 540
Nedostatok násypu (-), prebytok násypu (+) m^3	+35 300	-71 586	-62732
Výkop z tunela - použitý do násypov m^3	360 300	227 990	*
Trvalý záber pôdy (ha)	50,00	84,16	92,59

* v rámci DSP bilancie nie sú vyčíslené

Stavba rýchlostnej cesty R4 v úseku severného obchvatu mesta Prešov je navrhovaná v kategórii R 24,5/100 s funkciou vylúčenia tranzitnej dopravy, vedenej v súčasnosti v prieťahu Prešovom.

Trasa je na začiatku úseku západne od mesta Prešov napojená na diaľnicu D1 v mimoúrovňovej križovatke Prešov - Západ (Vydumanec). Následne je trasa vedená v svahu vrchu Bikoš nad údolím Šarišského potoka. V km 1,669 (podľa DSP) na nachádza južný portál tunela „Bikoš“. Severný portál tunela vychádza na svahu nad existujúcim objektom strelnice. Zo severného portálu tunela rýchlostná cesta križuje mostným objektom poľnú cestu, rieku Torysa, železničnú trať Košice - Muszyna a cestu I/68. V km 3,500 sa nachádza mimoúrovňová križovatka Prešov - sever („Dúbrava“) s cestou I/68. Trasa je v km 3,300 až 4,600 vedená údolím potoka Dzikov. V km 5,036 sa nachádza západný portál tunela „Okruhliak“. Východný portál tunela „Okruhliak“ sa nachádza v údolí nad mestskou časťou Surdok. Trasa v km 7,650 až 12,200 prechádza na ploche využívanej v súčasnosti na poľnohospodárske účely v mierne svahovitom teréne, pričom v km 9,000 križuje mohutnými mostným objektmi údolie, poľnou cestu a cestu III/18200, ktorá vedie do obce Fintice a v km 9,520 križuje trasa mostným objektom navrhovanú úpravu toku Sekčov. V km 9,730 je navrhnutý mostný objekt nad preložkou poľnej cesty a v km 10,300 trasa križuje mostným objektom údolie a železničnú trať Prešov - Strážske. V km 12,190 trasa rýchlostnej cesty R4 križuje cestu I/18. Ďalej trasa prechádza poľnohospodárskymi plochami juhovýchodne od obce Kapušany, kde je trasa v km 14,680 za obcou dočasne napojená na cestu I/18.

Stavba zahrnuje vlastný objekt rýchlostnej cesty R4 v dĺžke 14,5 km a preložku cesty I/68. Súčasťou stavby sú rovnako preložky poľných ciest.

Súčasťou stavby je mimoúrovňová križovatka Prešov - sever (R4 x I/68) a mimoúrovňová križovatka Kapušany (R4 x I/18). Na objekty križovatky Prešov Sever, ktoré sú prevzaté od SSC zo stavby I/68 Šarišské Michaľany - Prešov - rekonštrukcia cesty je vydané územné rozhodnutie. Pre dostavbu mimoúrovňovej križovatky Prešov - východ (R4 x privádzač do priemyselnej zóny) sú na R4 navrhnuté potrebné prídavné pruhy.

Ďalej zahrnuje tunel Bikoš a tunel Okruhliak.

Na ceste R4 je navrhnuté celkom 12 mostov, na I/68 je navrhnutý 1 most, na vetvách križovatky Prešov - sever sú navrhnuté 4 mosty, na prístupových cestách k portálom tunelov sú navrhnuté 3 mosty. Celkom stavba obsahuje 21 mostov.

Na ceste R4 sú navrhnuté 2 zárubne múry, na ceste I/68 sú navrhnuté 2 zárubne múry a 1 oporný múr.

Súčasťou stavby je 6 objektov preložiek alebo úprav vodných tokov.

Na ceste R4 sú navrhnuté protihlukové steny - celkom 5.

Odvedení dažďové vody z vozovky R4 a z cesty I/68 je navrhnuté dažďovou kanalizáciou. Pred zaústením do recipientov je voda prečistená v odlučovačoch ropných látok a pre regulovaný odtok do recipientov sú navrhnuté retenčné nádrže.

Svahy cestných telies budú osadené vegetačnými úpravami (celkom 4 objekty podľa budúcich správcov a objekt náhradnej výsadby).

Cesta R4 bude vybavená informačným systémom.

Súčasťou stavby sú preložky existujúcich inžinierskych sietí – nadzemní vedení VVN, VN a NN, kabely telefónnych vedení, káble dráhové, vodovody, kanalizácie, plynovody.

Ďalej sú navrhnuté objekty prípravy územia, demolácie existujúcich objektov, rekultivácie pozemkov, preložka božích muk.

Členenie stavby
V rámci posledného technického riešenia, posudzovaného v rámci tohto oznámenia, je stavba rýchlostnej cesty R4 Prešov - severný obchvat rozdelená na nasledovné stavebné objekty a prevádzkové súbory:

001-00 Vegetačné úpravy v správe NDS
002-00 Vegetačné úpravy v správe SSC
003-00 Vegetačné úpravy v správe mesta Veľký Šariš
004-00 Vegetačné úpravy v správe mesta Prešov
005-00 Náhradná výsadba
006-00 Spätná rekultivácia
007-00 Príprava územia
008-00 Úprava plôch pre ZS
010-00 Demolácie drobných objektov
011-00 Demolácia domu u trate Plaveč – Kysak v žkm 24,1
012-00 Demolácia mosta na ceste I/68 nad potokom Dzikov
025-00 Zobratie ornice z dočasných záberov a následná rekultivácia DZ
051-00 Ochrana melioračných potrubí
052-00 Preložka melioračného kanála v km 9.0
061-00 Preloženie objektu "Božie muky" v km 14.521
101-00 Rýchlostná cesta R4 v km 0,000 - 14,500
104-00 Križovatka Prešov - sever (Dúbrava)
105-00 Križovatka Kapušany
106-00 Preložka cesty III/543011 v križovatke V. Šariš
111-00 Rekonštrukcia cesty I/68
112-00 Rekonštrukcia cesty III/018200
113-00 Rekonštrukcia cesty I/18
115-00 Rekonštrukcia cesty I/18 v križovatke Kapušany
121-01 Prístupová cesta k južnému portálu tunela Bikoš
121-02 Prístupová cesta k južnému portálu tunela Bikoš v k ú. Prešov
121-03 Prístupová cesta k južnému portálu tunela Bikoš v k. ú. Veľký Šariš
122-01 Prístupová cesta k severnému portálu tunela Bikoš
122-02 Prístupová cesta k severnému portálu tunela Bikoš
123-01 Prístupová cesta k západnému portálu tunela Okruhliak
123-02 Prístupová cesta k západnému portálu tunela Okruhliak
124-01 Prístupová cesta k východnému portálu tunela Okruhliak
124-02 Prístupová cesta k východnému portálu tunela Okruhliak
125-00 Preložka poľnej cesty km 0,280 - 0,700 R4
126-01 Preložka poľnej cesty km 0,600 - 1,400 R4 v k.ú. Prešov
126-02 Preložka poľnej cesty km 0,600 - 1,400 R4 v k.ú. Malý Šariš
126-03 Preložka poľnej cesty km 0,600 - 1,400 R4 v k.ú. Veľký Šariš
127-00 Preložka poľnej cesty km 4,000 - 4,420 R4
128-01 Preložka poľnej cesty km 8,500 - 9,100 R4 v k.ú. Fintice
128-02 Preložka poľnej cesty km 8,500 - 9,100 R4 v k.ú. Prešov

129-00 Preložka poľnej cesty km 9,470 - 10,150 R4
130-00 Provizórna preložka cesty I/18
131-00 Preložka poľnej cesty km 12,530 - 12,660 R4
132-00 Preložka poľnej cesty km 13,500 R4
133-00 Preložka poľnej cesty km 14,000 R4
134-00 Preložka poľnej cesty km 4,905 R4
135-00 Preložka lesnej cesty km 7,095 R4
136-00 Úprava účelovej komunikácie ČSPH
137-00 Provizórna vozovka pri stavbe I/68
138-00 Provizórna vozovka pri stavbe I/18 v križovatke Kapušany
139-00 Preložka poľnej cesty km 12,550 - 12,700 R4
140-01 Úprava cyklistického chodníka pod mostom SO 202-00 a SO 217-00
140-02 Provizórna preložka cyklistického chodníka pod mostom SO 202-00 a SO 217-00
141-00 Úpravy existujúcich ciest I. triedy
142-00 Úpravy existujúcich ciest II. a III. triedy
201-00 Most na R4 v km 1,350 nad údolím a poľnou cestou
202-00 Most na R4 v km 3,10 nad riekou Torysou, traťou ŽSR a cestou I/68
203-00 Most na R4 v km 3,67 nad cestou I/68 na križovatke Prešov - sever
204-00 Most na R4 v km 4,50 nad potokom Dzikov a poľnou cestou
205-00 Most na R4 v km 4,90 nad poľnou cestou
206-00 Most na R4 v km 7,15 nad údolím a poľnou cestou
207-00 Most na R4 v km 9,00 nad údolím, cestou III/18200, potokom Sekčov a poľnou cestou
208-00 Most na R4 v km 8,532 nad poľnou cestou
209-00 Most na R4 v km 9,65 nad výhľadovým privádzačom
210-00 Most na R4 v km 10,30 nad údolím a traťou ŽSR
211-00 Most na R4 v km 12,98 nad Kapušianskym potokom
212-00 Most na R4 v km 13,50 nad bezmenným potokom a poľnou cestou
214-00 Most na vetvách 3 a 4 križovatky Prešov – sever nad potokom Dzikov
215-00 Most na ceste I/18 nad R4 v km 12,19
216-00 Most na poľnej ceste nad R4 v km 14,00
217-00 Most na prístupovej ceste k severnému portálu tunela Bikoš nad riekou Torysou
218-00 Most na prístupovej ceste k západnému portálu tunela Okruhliak nad potokom Dzikov
219-00 Most na prístupovej ceste k severnému portálu tunela Bikoš nad potokom Dzikov
221-00 Zárubný múr v km 0,039-0,269 a 0,337-0,538 vľavo a v km 0,375-0,535 vpravo
222-00 Zárubný múr v km 7,420-7,700 vľavo
223-00 Oporný múr vpravo km 6.300-6.500 cesty I/68
224-00 Zárubný múr vľavo v km 6,100 cesty I/68
225-00 Zárubný múr vľavo v km 6,600 cesty I/68
231-00 Most na I/68 a vetve 5 cez potok Dzikov v km 6,000 cesty I/68
232-00 Most na vetvách 5 a 6 križovatky Prešov - sever cez potok Dzikov v km 1,002
233-00 Most na vetvách 5 a 6 križovatky Prešov - sever cez potok Dzikov v km 0,775
254-00 Protihluková stena vľavo v km 3,180-3,800
255-00 Protihluková stena vľavo v km 8,816-9,740
256-00 Protihluková stena vpravo v km 8,950-9.500
257-00 Protihluková stena vpravo v km 9,500-10,050
258-00 Protihluková stena vľavo v km 14,050-14,350
315-01 Oplotenie rýchlostnej cesty R4
315-02 Oplotenie cesty I/68
316-00 Prekládky oplotení
321-00 Úprava potoka Dzikov v km 4,500

322-00 Úprava potoka Dzikov v mieste križovatky Prešov - sever
323-00 Úprava potoka Sekčov v km 9,425
324-00 Úprava Kapušianskeho potoka v km 12,915
325-00 Úprava Kapušianskeho prítoku v km 13,412
326-00 Úprava bezmenného potoka v km 7,065
401-00 Tunel Bikoš
402-00 Tunel Okruhliak
501-00 Cestná kanalizácia rýchlostnej cesty
502-00 Úprava odpadového potrubia DN 500 - OLS v km 3,175
503-00 Preložka jestvujúcej kanalizácie z Kanaša
504-00 Vyústenie kanalizácie v km 14.640
505-00 Cestná kanalizácia cesty I/68
506-00 Preložka dažďovej kanalizácie - Šariš Park
507-00 Preložka splaškovej kanalizácie - Šariš Park
508-00 Cestná kanalizácia vetiev križovatky Prešov - sever
509-00 Odvodňovacie potrubie extravilánových vôd
510-01 Priekopy extravilánových vôd v správe NDS
510-02 Priekopy extravilánových vôd
520-00 Preložka vodovodu DN 700-OCEĽ v km 4,680
521-00 Preložka vodovodu DN 800-OCEĽ v km 4,700
522-00 Preložka vodovodu DN 100 - PVC do Fintíc v km 8,790
523-00 Dočasná preložka vodovodu DN 200 - LT do Kapušian v km 12,200
524-00 Definitívna preložka vodovodu DN 200 - LT do Kapušian v km 12,200
525-00 Preložka vodovodu DN 1000 - OCEĽ v km 12,618
526-00 Preložka vodovodu DN 1000 - OCEĽ v km 14,200
527-00 Preložka vodovodu DN 150- LT do Lady v km 14,450
528-00 Preložka vodovodu DN 350- LT v km 3,293
529-00 Ochrana jestvujúcich vodovodov do DN 400
530-00 Vonkajší požiarny vodovod tunela Okruhliak
601-00 Preložka 2x110 kV vedenia V6754/6755 v km 2,8 - 4,3
602-00 Úprava 2x110 kV vedenia V6754/6756 v km 7,6
603-02 Trafostanica pre ISRC v km 11,892
604-03 NN prípojka pre ISRC v km 11.900
605-02 Prípojka VN k TS pre ISRC v km 11,892
612-00 Preložka vzdušného vedenia VN v km 0,135 obchvatu (VN 203)
613-00 Preložka vzdušného vedenia VN v km 1,776 obchvatu (VN 290)
614-00 Preložka vzdušného vedenia VN v km 3,368 a 3,813 obchvatu (VN 226, 517)
615-00 Preložka vzdušného vedenia VN v km 4,725 obchvatu (VN 322)
616-00 Preložka vzdušného vedenia VN v km 9,156 obchvatu (VN 208)
617-00 Úprava vzdušného vedenia VN v km 11,207 obchvatu (VN 293)
618-00 Úprava vzdušného vedenia VN v km 11,976 obchvatu (VN 209)
619-00 Úprava vzdušného vedenia VN v km 12,912 obchvatu (VN 209)
620-00 Preložka vzdušného vedenia VN v km 13,621, 13,810 a 13,993 obchvatu (VN 209)
621-00 Prípojka VN pre tunel Bikoš
622-00 Prípojka VN pre tunel Okruhliak - západný portál
623-00 Prípojka VN pre tunel Okruhliak - východný portál
630-00 Preložka kiosku SKAO Kapušany v km 12,066
631-00 Verejné osvetlenie križovatky Prešov - sever
632-00 Verejné osvetlenie I/18 v križovatke Kapušany
633-00 Prípojka 0,4 kV pre osvetlenie I/18 v križovatke Kapušany
635-00 Verejné osvetlenie I/68 v križovatke Prešov - sever
636-00 Prípojka 0,4 kV pre osvetlenie križovatky Prešov - sever

637-00 Prípojka 0,4 kV pre osvetlenie I/68 v križovatke Prešov - sever
638-00 Prípojka NN pre ČS vonkajšieho požiarneho vodovodu
639-00 Preložka vzdušného vedenia NN v km 0,015 na prístupovej ceste k VP tunela Okruhliak
640-00 Preložka DOK v km 3,200
641-00 Preložka DK v km 8,903
642-00 Preložka DOK v km 8,915
643-00 Preložka DOK v km 12,158
644-00 Preložka DOK v km 14,646
645-00 Preložka DK v km 14,650
646-00 Preložka OK Energotelu v km 0,300
647-00 Preložka TF ST a.s. v km 9,300
648-00 Ochrana OK Orange v km 10,420
649-00 Preložka OOK na prístupovej ceste k VP tunela Okruhliak
651-00 Preložka TF ST a.s. na ceste I/68
661-00 Prekládka TKK ŽSR v km 3,280 R4 žkm 23,746
662-00 Prekládka DOK ŽSR v km 3,280 R4 žkm 23,746
663-00 Prekládka miestnych káblov ZZ v km 3,280 R4 žkm 23,746
664-00 Prekládka diaľkového kábla ŽSR v km 10,450 R4 žkm 52,497
665-01 Dočasná úprava TV v žkm 23,759
665-02 Definitívna úprava TV v žkm 23,759
670-00 Stavebné úpravy existujúceho priecestia žkm 22,944
671-00 Stavebné úpravy existujúceho priecestia žkm 53,997
690-00 Informačný systém rýchlostnej cesty - stavebná časť
690-11 Informačný systém rýchlostnej cesty - technologická časť
701-00 Preložka VTL plynovodov DN 200 a DN 100 v km 3,0 až 4,2
701-01 Ochrana VTL plynovodu DN200 v mieste križovania s cestnou kanalizáciou SO 505-00
701-02 Ochrana VTL plynovodu DN200 pod prístupovou cestou SO 122-02
702-00 Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 7,6
703-00 Preložka VTL plynovodov DN 300 v km 8,7 až 9,7
704-00 Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 12,000
705-00 Preložka VTL plynovodov DN 300 a DN 80 v km 12,4 a 12,9
706-00 Preložka VTL plynovodu DN 300 v km 13,8
801-00 Prístupová komunikácia k stavenisku v cca km 10,150
802-00 Prístupová komunikácia k stavenisku v cca km 10,400
803-00 Prístupová komunikácia k provizórnemu premosteniu Torysy
804-00 Provizórne premostenie Torysy

Väzby na rozostavené a pripravované úseky
Začiatok stavby R4 sa napojuje na stavbu D1 (DSP) a preberá z tejto stavby šírkové usporiadanie vo forme vetiev križovatky Prešov - západ a pruhu pre pomalé vozidlá.

Na konci stavby bol z DUR nadväzujúcej stavby R4 prevzatý návrh mimoúrovňové križovatky Kapušany vrátane preložky cesty I/18 a vyvolaných preložiek inžinierskych sietí. V rámci DSP stavby R4 bolo technické riešenie prevzatých objektov spresnené.

Väzby na okolitú zástavbu
V km 0,0 - 0,8 vpravo sú pozemkovo pripravené plochy pre individuálnu bytovou výstavbu (IVB). Novo je navrhnutá prístupová cesta k južnému portálu tunelu Bikoš (SO 121-01 a SO 121-02), ktorá rešpektuje stav pozemkov a nepresahuje hranice parciel vymedzených pre tieto objekty. Koruny R4 je rozšírená tak, aby sa v budúcnosti, po dostavbe IBV, mohla umiestniť protihluková stena.

V lokalite je podľa územného plánu vymedzená plocha pre priemyselnú zónu, ktorá bude napojená privádzačom na R4. Koruna R4 je rozšírená o prídavné pruhy pre napojenie vetiev budúcej križovatky Prešov - východ a mostný objekt SO 209-00 je navrhnutý s rozpätím, ktoré umožní dostavbu privádzača.

Strelnica je bezpečnostný problém a problematika by mala byť zohľadnená v bezpečnostnom audite.

Väzby na inžinierske siete
Slovenský vodohospodársky podnik (SVP) pripravuje rekonštrukciu hrádzí pozdĺž rieky Torysy. V rámci stavby R4 navrhnuté mostné objekty SO 202-00 a SO 217-00 tento zámer rešpektujú.

Železnice Slovenské republiky (ŽSR) výhľadovo uvažujú so zdvojkoľajnením existujúcej železničnej trate. Most SO 202-00 je navrhnutý tak, aby sa zdvojkoľajnenie dalo realizovať.

Popis súčasného stavu
Podľa geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) trasa rýchlostnej cesty R4 prechádza viacerými geomorfologickými celkami. Územie patrí je súčasťou vnútorných Západných Karpát, začiatok úseku trasy spadá do Podhôľno-magurskej oblasti, celku Spišsko-šarišské medzihorie, podcelku Šarišské podolie, koniec úseku do oblasti Lučensko-košickej zníženiny, celku Košická kotlina, podcelku Toryská pahorkatina.

Šarišské podolie má charakter pahorkatiny až vrchoviny s hladko modelovaným zvlneným reliéfom. Svahy sú rozbrázdené eróznymi ryhami a miestami porušené svahovými deformáciami - zosuvmi.
Koniec úseku sa nachádza v rovinnom až mierne členenom území údolnej nivy rieky Sekčov, v nadmorskej výške 245-255 m n. m.

Záujmové územie z vodohospodárskeho hľadiska patrí do povodia rieky Hornád. Územie je odvodňované dvomi vodnými tokmi - Torysou a Sekčovom.

Sekčov je ľavostranným prítokom Torysy, do ktorej ústi v západnej časti mesta Prešov. Torysa sa do Hornádu vlieva pod Košicami.

Okrem uvedených tokov v rámci realizácie posudzovaného investičného zámeru budú dotknuté aj niektoré menšie toky a melioračné odpady (kanály). Z potokov je potrebné uviesť Šarišský potok, Vydumanec, Kapušiansky potok, potok Dzikov a melioračné kanály nachádzajúce sa v povodí Sekčova.

Torysa na záujmovom území je v celom úseku upravená na Q_{100}, Sekčov v dotknutom úseku je neupravený.

V riešenom území prevažujú synantropné druhy viazané na kultúrnu a urbanizovanú krajinu. K najbežnejším druhom patria zástupcovia spevavcov - lastovičky, sýkorky, drozdy, trasochvost biely, vrabec domový a žltochvost domový, z cicavcov najmä drobné zemné cicavce. Okrajovo do riešenej lokality zasahujú druhy živočíšnych spoločenstiev typicky mestských s výraznou prevahou synantropných druhov s nízkou druhovou diverzitou a abundanciou.

Pre účely dokumentácie pre stavebné povolenie bola spracovaná "Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu" v danom úseku cesty R4 (HBH Projekt Banská Bystrica, 01/2014).

NATURA 2000
Na základe identifikovaných vstupov a výstupov zámeru, na základe situovania zámeru v území, na základe ďalších podstatných charakteristík územia a na základe konzultácii so ŠOP SR boli ako potenciálne dotknuté, zvolené nasledujúce ÚEV a CHVÚ:

CHVÚ Slanské vrchy (SKCHVU025)
Hodnotený zámer sa nachádza v najbližšom mieste vo vzdialenosti 1700 m od **CHVÚ Slanské vrchy.**
Hodnotený zámer sa nachádza vo vzdialenosti 900 m od **ÚEV Fintické svahy.**

Kedy a kým bola povolená navrhovaná činnosť
Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku. Predmetná stavba má vydané územné rozhodnutie č. 2010-93/766-13/SP-KC, vydané Krajským stavebným úradom v Prešove, odborom štátnej stavebnej správy dňa 1.3.2010. Vzhľadom na podstatne zmenené zábery plôch, hlavne v rámci súčasne navrhovaných mimoúrovňových križovatiek, sa v súčasnosti pripravuje dokumentácia pre zmenu územného rozhodnutia.

Zverejnenie navrhovanej zmeny
Ministerstvo v súlade s § 29 ods. 6 zákona zaslalo predmetné oznámenie o zmene navrhovanej činnosti Mestu Prešov, Veľký Šariš, obciam Malý Šariš, Vyšná Šebastová, Ľubotice, Fintice, Kapušany a dotknutým subjektom listom zo dňa 09. 04. 2015. Ministerstvo zverejnilo uvedené oznámenie o zmene na webovej adrese ministerstva:

http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r4-presov-severny-obchvat

Stanoviská k navrhovanej zmene
K Oznámeniu o zmene boli doručené tieto stanoviská:
Ministerstvo dopravy, výstavby a RR SR, odbor pozemných komunikácií (list zo dňa 21. 04. 2015)
S navrhovanou zmenou súhlasí.

Prešovský samosprávneho kraja (list zo dňa 27. 04. 2015)
Vo svojom stanovisku žiada:
- do križovatky Kapušany zapracovať napojenie východného obchvatu mesta Prešov v kategórii miestnej rýchlostnej komunikácie,
- pri križovaní vodného toku Sekčov (km 9,0 – 9,5 DSP) zapracovať navrhovaný polder a rešpektovať štátnu cestu III/18200 do Fintíc,
- rešpektovať mimoúrovňovú križovatku Fintice s diaľničným privádzačom na R4 z priestoru Prešov – Nižná Šebastová,
- pri križovatke Dúbrava (km 3,5 DSP) rešpektovať navrhovaný koridor pre výstavbu zdvojkoľajnenej preložky železničnej trate v úseku Veľký Šariš – Prešov, ktorá je súčasťou severojužného magistrálneho ťahu kategórie 1.b v úseku hranica s PR – Plaveč – Prešov – hranica Košický kraj (Kysak) na rýchlosť do 160 km,
- rešpektovať navrhované elektrické vedenie 2x100 kV smerujúce od Kapušian do navrhovanej elektrickej stanice Prešov v priemyselnom parku Grófske a ďalej do navrhovanej elektrickej stanice Prešov III pri Ľuboticiach,
- rešpektovať ochranné= pásmo letiska Prešov.

Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Prešov (list zo dňa 20. 04. 2015)
Za úsek ochrany ovzdušia - súhlasné stanovisko.
Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Prešov (list zo dňa 17. 04. 2015)

Za úsek ochrany vôd - súhlasné stanovisko za podmienky vypracovania povodňového plánu, dodržiavať zásady bezpečného nakladania s ropnými látkami a toxickým materiálom a odsúhlasenie technického riešenia vypúšťania dažďových vôd a kanalizačného potrubia.
Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Prešov (list zo dňa 16. 04. 2015)
Súhlasné stanovisko.
Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Prešov (list zo dňa 22. 04. 2015)
Nemá námietky.
Krajský pamiatkový úrad, Prešov (list zo dňa 21. 04. 2015)
Vo svojom stanovisku uvádza, že je nevyhnutné vykonať pamiatkový - archeologický výskum na ploche stavby **Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat.** Zároveň uvádza podmienky, za ktorých sa musí výskum vykonať.
Ministerstvo vnútra SR, Bratislava (list zo dňa 27. 04. 2015)
Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Ministerstvo posúdilo zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych, vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Pri rozhodovaní použilo primerane kritériá pre zisťovacie konanie podľa Prílohy č. 10 k zákonu o posudzovaní (transpozícia prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie).

Navrhovaná zmena činnosti je na katastrálnom území *Prešov, Veľký Šariš, Malý Šariš, Vyšná Šebastová, Ľubotice, Fintice a Kapušany.* Uvedené územie je už v minulosti posúdené podľa zákona a sú známe vplyvy na životné prostredie. Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá nové vplyvy oproti už posúdeným. Uvedená skutočnosť sa prejavila aj v stanoviskách od dotknutých subjektov, ktoré dali kladné stanoviská a nepožadovali ďalšie posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti. Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné. Opatrenia pre túto zmenu navrhovanej činnosti sa neukladajú.

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona sa vykonáva v predprojektovom štádiu. V rámci oznámenia o zmene navrhovanej činnosti boli podrobne zdokumentované vstupy a výstupy a predpokladané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti zodpovedajúce stupňu prípravy zmeny navrhovanej činnosti – posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Zmena navrhovanej činnosti podlieha procesu povolenia podľa zákona č. 39/2013 Z. z. o integrovanej prevencií a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Tohto procesu sa zúčastňujú orgány ochrany životného prostredia a zdravia, ktoré sú dostatočnou zárukou, že nebude povolená taká zmena navrhovanej činnosti, ktorá by bola v rozpore s príslušnými ustanoveniami všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

Na základe uvedených skutočnosti nie je predpoklad, že by sa v rámci povinného posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ktoré sa vykonáva v predprojektovom štádiu, získali akékoľvek nové skutočnosti o vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie oproti tým, ktoré sú popísané v oznámení o zmene navrhovanej činnosti.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy počas výstavby

K dočasnému zhoršeniu pohody obyvateľstva dôjde počas stavebných prác, kedy sa budú prejavovať vplyvy hluku generovaného stavebnými mechanizmami, nákladnou automobilovou dopravou, manipuláciou s materiálom a prevádzkou ďalších zariadení (recyklačné linky). Ďalším negatívnym vplyvom bude zvýšená prašnosť, hlavne za dlhodobo suchého a veterného počasia. Uvedené vplyvy budú zmiernené organizačnými opatreniami. Jedná sa o vplyvy dočasné, viazané na obdobie výstavby.

Vplyvy počas prevádzky

Výstavbou novej rýchlostnej cesty dôjde v prevažnej miere k zlepšeniu životných podmienok obyvateľov mesta Prešov a obce Kapušany, hlavne v dôsledku zníženia hlučnosti a tvorby emisií z automobilov. Bude v dôsledku odklonenia nosnej dopravy z cesty I/18, ktorá prechádza intravilánom uvedených sídiel. V okolí koridoru novej cesty je najvýraznejším vplyvom zvýšenie hlučnosti, čo je eliminované návrhom protihlukových opatrení.

Hodnotenie zdravotných rizík

Z hľadiska zdravotných rizík je vzhľadom na charakter činnosti vo vzťahu k obyvateľstvu relevantné posudzovať predovšetkým **vplyv hluku.** Z hľadiska posudzovaných zmien, bola trasa R4 oproti pôvodnému riešeniu trasa upravovaná aj z hľadiska väčšej ochrany dotknutého obyvateľstva, resp. navrhovaných rozvojových plôch bývania. pri zachovaní smerového vedenia trasy R4 je vplyv hluku a emisií rovnaký ako pri pôvodnom riešení. V porovnaní s riešením vo fáze EIA a DÚR boli v ďalších stupňoch prípravy stavby výrazne posilnené protihlukové opatrenia.

Z pohľadu pracovného prostredia, počas realizácie stavby sú dominantnými rizikami expozícia hluku, vibráciám a práca s chemickými látkami a prípravkami.

Z hľadiska ochrany zamestnancov **pred rizikami z expozície hluku** je zamestnávateľ povinný vykonať posúdenie rizika v súlade s ustanovením § 3 nariadenia vlády SR č. 115/2006 Z.z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku v znení neskorších predpisov.

Z hľadiska ochrany zamestnancov **pred rizikami z expozície vibráciám** je zamestnávateľ povinný vykonať posúdenie rizika a vykonať ďalšie opatrenia v súlade s požiadavkami nariadenia vlády SR č. 416/2005 Z.z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou vibráciám.

Ďalšou oblasťou pracovného prostredia je **pracovné ovzdušie.** V ovzduší sa najmä pri zemných prácach bude vyskytovať prach. Podľa nariadenia vlády SR č. 355/2006 Z.z. o ochrane zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou chemickým faktorom pri práci je prach zaradený ako pevný aerosól s prevažne fibrogénnym účinkom.

Jednou zo základných povinností zamestnávateľa vo vzťahu k uvedeným rizikám bude **vykonať kategorizáciu činností z hľadiska zdravotných rizík** v zmysle vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 448/2007 Z.z. o podrobnostiach o faktoroch práce a pracovného prostredia vo vzťahu ku kategorizácii pracovných činností a o náležitostiach návrhu na zaradenie pracovných činností do kategórií z hľadiska zdravotných rizík.

Vplyvy na prírodné prostredie

Reliéf a horninové prostredie

Z predchádzajúceho hodnotenia súčasného stavu je zrejmé, že vzhľadom na členitý reliéf sa očakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

Navrhovaná trasa R4 je v prevažnej časti vedená v násypoch, čo vyvoláva zvýšené nároky na vhodný materiál. Výkopové práce nedokážu pokryť potreby materiálu do násypov a podľa DSP vzniká mierny deficit materiálov na úrovni 62 732 m^3 oproti 71 586 m^3 v DÚR z roku 2009. V pôvodnom riešení cesty R4 bol avizovaný prebytok zeminy v objeme cca 35 300 m^3. Rozdiel súvisí so stupňom rozpracovanosti navrhovanej cesty, detailného zamerania stavby a podrobného IG prieskumu.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Odvodnenie rýchlostnej cesty je riešené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom a zahŕňa odvedenie zrážkových vôd z vozovky, cestných svahov a priľahlých pozemkov. V potrebných úsekoch je rýchlostná cesta vybavená kanalizáciou (objekt 501-00) umiestnenou v strednom deliacom páse. Do kanalizácie sú zaústené uličné vpusty, umiestnené v betónovom odvodňovacom žľabe. Odvodňovacím žľabom bude lemovaná spevnená krajnica rýchlostnej cesty, resp. vnútorný vodiaci prúžok. Do uličných vpustov bude priebežne zaúsťovaná aj pozdĺžna drenáž odvodňujúca pláň vozovky. Stredná drenáž pod stredným deliacim pásom bude priebežne zaúsťovaná do kanalizačných šachiet.

Kanalizácia rýchlostnej cesty je riešená tak, že sústredená dažďová voda je odvádzaná cez odlučovače ropných látok do retenčných nádrží, kde je riadeným odtokom vypúšťaná do recipientov. Zabráni sa tak tomu, aby neboli vytvárané miesta sústredeného vyústenia dažďových vôd do pomerne malých recipientov, čo môže spôsobiť ich vybreženie.

Zrážková voda zo svahov zemného telesa rýchlostnej cesty bude odvádzaná pozdĺžnymi priekopami do priľahlých recipientov.

Odvodnenie ostatných pozemných komunikácií je riešené odvodňovacími zariadeniami v zmysle príslušných STN a podľa platných vzorových listov.

Vplyvy počas výstavby

Vzhľadom na použitie ťažkých stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky, nie je možné vylúčiť znečistenie horninového prostredia a následne podzemných vôd, prípadne aj povrchových vôd škodlivými látkami, hlavne ropnými uhľovodíkmi (pohonné hmoty, oleje). Zdrojmi možného rizika sú:

- miesta manipulácie s týmito látkami, a to predovšetkým pri tankovaní mechanizmov;
- úniky škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, nákladných automobilov a inej manipulačnej techniky.

Významnejšie riziko teda predstavujú iba havarijné úniky nebezpečných látok. Na zabezpečenie ochrany vôd je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť prevencii, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej, manipulačnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať **havarijný plán** v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z.z.. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečovať periodické poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie, vrátane nácviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov cudzích organizácií.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 261/2010 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania, je zhotoviteľ stavby na vodnom toku alebo v inundačnom území vodného toku povinný vypracovať na obdobie uskutočnenia stavby **povodňový plán zabezpečovacích prác.**

Vplyvy počas prevádzky

Vplyv rýchlostnej cesty na povrchové a podzemné vodu úzko súvisí so spôsobom odvodnenia cestného telesa. Únik pohonných látok, alebo iných rizikových látok sa pri bežnej prevádzke nepredpokladá. Z vlastného cestného telesa vrátane mostov a vetiev križovatiek budú zrážkové vody odvádzané cez uličné vpusty alebo žľaby do cestnej kanalizácie tvorenej potrubným systémom. Dažďové vody odvádzané kanalizačným potrubím budú pred koncentrovaným vyústením do recipientov prečisťované v odlučovačoch ropných látok umiestnených vo väčšine prípadov v rozšírenom telese rýchlostnej cesty. Tunelové úseky rýchlostnej cesty sú riešené samostatným odvodnením vozovky s napojením na hlavnú cestnú kanalizáciu R4.

Zo svahov násypov cesty a svahov zárezov prirodzeným odtokom dažďových vôd do záchytných priekop situovaných pozdĺž cestného telesa a následne do priľahlých tokov.

Vplyv na minerálne a termálne vody

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R4 vrátane navrhovaných zmien nebude mať vplyv na tvorbu, obeh a kvalitu minerálnych a termálnych vôd.

Vplyvy na ovzdušie

<u>*Počas výstavby*</u> bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcom nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv rýchlostnej cesty na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok.

<u>*Dopravná prevádzka*</u> pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_X, VOC, SO_2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2, CH_4, N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý bude znamenať významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri

uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky rýchlostnej cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami technického riešenia rýchlostnej cesty R4 sa vplyv na ovzdušie nezmení.

Pôda

Hlavným vplyvom na pôdu je záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, ktoré sú vyčíslené v tab. 3 v kapitole III.2.5.1

Posudzované zmeny nebudú mať žiadny vplyv na zmenu kvality pôdneho krytu.

Fauna a flóra

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä *počas výstavby* (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívanej krajine),
- sekundárne pôsobiace *počas výstavby aj počas prevádzky* (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.),
- terciárne pôsobiace *počas prevádzky* (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, znečistenie posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne sprístupnených oblastiach)

Za najvýznamnejšie z nich je možné považovať najmä fragmentáciu biotopov a usmrcovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávať aj po zrealizovaní navrhovanej rýchlostnej cesty. Je však potrebné ich vhodnými opatreniami minimalizovať.

K výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu, mimo vegetačného obdobia. Následne po výrube budú odstránené aj koreňové systémy vyrúbaných drevín. Pôvodná zeleň sa podľa možností v miestach, kde plní ochrannú funkciu (hlavne pozdĺž komunikácií) nahradí výsadbou drevín. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v súlade s platnou legislatívou a nutné výruby budú zrealizované len na základe povolení príslušných úradov.

S drevinami rastúcimi mimo les a bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podľa ods. č. 3 § 47 zákona na výrub stromov, ktorých obvody kmeňa merané vo výške 130 cm nad zemou sú väčšie ako 40 cm a krovité porasty s výmerou väčšou ako 10 m^2 sa vyžaduje súhlas príslušného správneho orgánu. Podľa § 48 uloží orgán ochrany prírody žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, a to na náklady žiadateľa. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty drevín.

Inventarizácia drevín rastúcich mimo lesa (mimo lesné pozemky) v zábere stavby bola vypracovaná v súlade so znením zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, za účelom vyčíslenia spoločenskej hodnoty drevín, ktoré podliehajú žiadosti o povolenie výrubu (HBH Projekt, s.r.o. január 2014). Súhlas príslušného obecného úradu sa vyžaduje na výrub stromov s obvodom kmeňa nad 40 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou, alebo krovitých porastov s výmerou nad 10 m^2.

Pre účely zákona o ochrane prírody a krajiny sa za drevinu rastúcu mimo lesa (§ 2 ods. 2 písm. m) považuje strom, alebo ker vrátane jeho koreňovej sústavy rastúce jednotlivo alebo v skupinách mimo lesného pôdneho fondu.

Na výrub dreviny sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody (§ 47, ods. 3), čo je v danom prípade príslušný obecný úrad. V rámci navrhovaných zmien dôjde k výrubu 3118 ks drevín rastúcich mimo lesa a 56 671 m^2 krovín. V predchádzajúcom riešení bolo na výrub určených iba 107 ks drevín a 26 908 m^2 krovín.

Inventarizácia jednotlivých drevín rastúcich mimo les v zábere stavby je prehľadne spracovaná za jednotlivé katastrálne územia v dokumentácii „Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les, Rýchlostná cesta R4 Prešov - severný obchvat“ (HBH Projekt, s.r.o. január 2014).

Spoločenská hodnota biotopov

Spoločenská hodnota sa určuje podľa prílohy č. 1 k vyhláške č. 579/2008 Z.z. Zoznam a spoločenská hodnota biotopov národného významu, biotopov európskeho významu a prioritných biotopov, v ktorej je určená finančná náhrada za jednotku plochy (m^2) biotopu európskeho alebo národného významu. Biotopy sú rozdelené do dvoch častí, v časti A je zoznam biotopov národného významu a v časti B je zoznam biotopov európskeho významu aj s priradeným kódom NATURA, ktorý je totožný s kódmi pre súvislú európsku sústavu chránených území.

V rámci stavby R4 Prešov – severný obchvat bol zinventarizovaný jeden druh biotopu a to **Ls 2.1 Dubovo - hrabové lesy panónske** ako biotop národného významu (BNV). Tento typ biotopu bol zmapovaný už v predchádzajúcich dokumentáciách projektovej prípravy tejto stavby. Nachádza sa v troch lokalitách v k. ú. Veľký Šariš.

Ďalej boli zmapované na jednej lokalite (k. ú. Veľký Šariš - potok Dzikov) zvyšky biotopu **Ls 1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy** (*91EO) ako biotop európskeho významu (*BEV), vzhľadom k jeho momentálnemu stavu je však stav biotopu vyhodnotený ako nepriaznivý.

Tiež bol zmapovaný biotop **Kr7 Trnkové a lieskové kroviny,** ktorý nie je zaradený medzi biotopy európskeho alebo národného významu, ide však o biotop z Katalógu biotopov Slovenska (Stanová V., Valachovič M., 2002), ktorý má pre dotknutú krajinu svoj význam (refúgium pre živočíchy, ekostabilizačný prvok). Nachádzajú sa na lokalitách k. ú. Veľký Šariš, k. ú. Kapušany).

Prehľad jednotlivých biotopov je prehľadne spracovaný v dokumentácii - Inventarizácia biotopov (HBH Projekt, s.r.o. január 2014).

Navrhovanou zmenou činnosti sa vplyv na biotu zmení iba v priestore križovatky Dúbrava, ktorá je riešená komplexne s rekonštrukciou cesty I/68 a preto sa očakávajú väčšie vplyvy na biotop Kr 7 Trnkové a lieskové kroviny. Kumulatívne a synergické vplyvy sa neočakávajú.

Vplyvy na krajinu

Vplyvy počas výstavby

Počas výstavby rýchlostnej komunikácie dochádza k narušeniu existujúcej homogenity povrchu krajiny. Vzniká nápadne negatívne pôsobiaci prvok v scenérii krajiny. Osobitne rušivo budú pôsobiť staveniská, premostenia, zárezy a navážky materiálu. Nepriaznivo budú pôsobiť aj rozostavané mostné konštrukcie a mimoúrovňové križovatky. Navrhnuté tunelové riešenia prechodu terénom nenarušia (okrem portálov) scenériu krajiny. Sprievodným javom bude likvidácia drevitých porastov v súvislých lesných celkoch, nelesných biotopoch a sprievodnej vegetácie vodných tokov.

Rozsah vplyvov porovnávaných trás v stupni EIA, DÚR a DSP je identický, pretože organizácia a postupnosť výstavby by bola porovnateľná a zasahovala by prakticky identické územie.

Vplyvy počas prevádzky

Podľa charakteru okolitej krajiny bude rýchlostná komunikácia svojim vzhľadom, parametrami a estetickou kvalitou, dominantným krajinno-štruktúrnym prvkom a podstatné je jej vhodné začlenenie do obrazu krajiny. Nevyhnutné je akceptovať aj nápadné premostenia a mimoúrovňové križovatky a násypy ako špecifické prvky, ktoré však budú zo začiatku pôsobiť rušivým dojmom v scenérii krajiny. Malé premostenia majú nevýrazný vplyv, no pri väčších zásahoch do prostredia by mali byť zastreté dostatočne vysokou sprievodnou vegetáciou a tak tieto stavby nepôsobia v krajine rušivo. Je zrejmé, že pôsobenie komunikácie a jej špecifických technických prvkov (či už pozitívne alebo negatívne) z hľadiska scenérie závisí z veľkej časti od reliéfu a konfigurácie terénu. Priaznivo pôsobia úseky, ktoré dodržujú reliéf krajiny poprípade reliéf krajiny do istej miery komunikáciu zakryje. Rušivo však pôsobia úseky, ktoré prechádzajú horizontom resp. cez dominantné vyvýšeniny a násypy.

Z pohľadu scenérie krajiny jednotlivé varianty sa od seba výrazne neodlišujú. Posudzovaný variant z DSP je v porovnaní s variantom z DÚR z roku 2009 prakticky identický, zmena v smerovom vedení nie je v krajine viditeľné, pretože sa týka tunela Okruhliak. Pôvodné riešenie cesty R4 v EIA sa o zvyšných dvoch odlišuje väčšími oblúkmi v trasovaní, čo v konečnom dôsledku má minimálny vplyv na krajinu, keďže sa jedná o rovnaký koridor.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme

Jediný vplyv na urbány komplex a využívanie zeme je spojený so záberom pôdy. Vzhľadom na jeho rozsah môže ovplyvniť poľnohospodársku výrobu v km od 9,500 po koniec úseku, teda v území, kde cesta smeruje po aluviálnej nive rieky Torysa. Zabratá poľnohospodárska pôda je využívaná ako orná pôda a trvalé trávne porasty. Ďalším vplyvom je delenie kompaktných plôch ornej pôdy a TTP, za týmto účelom sú v rámci stavby rýchlostnej cesty riešené preložky, resp. výstavba poľných ciest, aby sa zabezpečil prístup ku každému pozemku.

Druhotným pozitívnym vplyvom výstavby cesty R4 v danom území je skvalitnenie prístupnosti celého regiónu a zatraktívnenie pre potenciálnych investorov, ktorých je v regióne Prešovského kraja akútny nedostatok.

Intenzita a rozsah vplyvov je vo všetkých etapách porovnateľný, vzhľadom na postupnú optimalizáciu trasy v stupni DSP sú vplyvy na urbánny komplex najprijateľnejšie.

Vplyvy na kultúru a pamiatky

V území sa nenachádzajú žiadne kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská, či významné geologické lokality, ktoré by mohli byť ovplyvnené zmenou navrhovanej činnosti. Rovnako nepredpokladáme ani vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

V rámci archeologického prieskumu realizovaného v čase spracovania DSP v úseku rýchlostnej cesty R4 Prešov - severný obchvat, ktoré zasahovali do posudzovaného úseku bolo priamo v koridore trasy dokumentovaných 5 archeologických lokalít. Ich zoznam a stručný popis je uvedený v kapitole III.6.3.

Uvedený počet archeologických nálezísk nemusí byť konečný, keďže v širšom koridore navrhovanej cesty je pravdepodobný výskyt ďalších 41 archeologických lokalít. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné uskutočniť archeologický výskum v dostatočnom časovom predstihu pred začiatkom stavby, alebo na ploche s predpokladanými archeologickými náleziskami urobiť zisťovací archeologický výskum formou sond pomocou mechanizmu, napr. UDS s plochou lyžicou.

V ďalšej etape prípravy bude potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z.z.. Investor predloží projektovú

dokumentáciu pre stavebné povolenie na posúdenie Pamiatkovému úradu SR, ktorý rozhodne o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum.

Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

Ochrana prírody a krajiny

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny sa trasa predmetného úseku rýchlostnej cesty R4 v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR. V okolí trasy sa nachádzajú maloplošné chránené územia:

- PR Kapušiansky hradný vrch - 1,4 km severne
- PR Fintické svahy - 1,5 km severne

Natura 2000

Z hľadiska sústavy chránených území Natura 2000 navrhovaná trasa rýchlostnej cesty nezasahuje do týchto území a ani ich neovplyvňuje tak počas výstavby, ako aj prevádzky, nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej trasy:

- CHVÚ Slanské vrchy (SKCHVU025) - trasa R4 prechádza v najbližšom mieste vo vzdialenosti 1700 m od CHVÚ.

- ÚEV Fintické svahy (SKUEV0322) - trasa R4 prechádza vo vzdialenosti 900 m od ÚEV. Záber biotopov predmetov ochrany v rámci ÚEV teda nenastane.

V rámci spracovania DSP bolo vykonané primerané posúdenie vplyvu zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia podľa ustanovení článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS (HBH Projekt, 2014). V rámci primeraného posúdenia boli podrobne vyhodnotené vplyvy stavby na lokality sústavy Natura 2000 a ich predmety ochrany, vrátane vplyvov emisií, hluku, osvetlenia a vplyvov na režim podzemných vôd.

Hodnotenie vplyvu emisií bolo vykonané na základe imisnej štúdie, ktorá bola vypracovaná taktiež pre účely DSP (Inžinierske služby, 2013). Príspevok dopravy k priemerným koncentráciám NO_x bol vo vzdialenosti 250 a 290 m od osi rýchlostnej cesty vypočítaný v hodnote 9,6 a 14,6 $\mu g/m^3$. Po pričítaní týchto hodnôt k pozaďovému znečisteniu NO_x je zrejmé, že na území lokalít sústavy Natura 2000 nedôjde k prekročeniu limitu pre ochranu ekosystémov podľa vyhlášky MŽP SR č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia (priemerná ročná koncentrácia 30 $\mu g/m^3$).

Z hlukovej štúdie (Inžinierske služby, 2013) vyplýva, že pri hranici ÚEV Fintické svahy (ktorá sa nachádza v najbližšom mieste vo vzdialenosti cca 900 m od zámeru) sa hlukový príspevok zámeru v noci pohybuje pod 40 dB (rok 2030). Na hranici CHVÚ Slanské vrchy (vzdialenosť 1700 m od zámeru) sa príspevok zámeru počas noci pohybuje pod 35 dB (rok 2030). Významné rušenie hlukom z rýchlostnej cesty v priestore lokalít sústavy Natura 2000 je teda možné vylúčiť. Rušenie zvýšeným hlukom môže potenciálne nastať iba mimo územia CHVÚ a ÚEV, pokiaľ budú jednotlivé predmety ochrany žijúce na týchto lokalitách, využívať nejakým spôsobom okolie zámeru (napr. lovisko).

Z hľadiska svetelného rušenia v období prevádzky možno konštatovať, že jeho miera bude vo vzťahu k sústave Natura 2000 relatívne nízka (relatívne veľká vzdialenosť od zámeru, tunelové úseky). Osvetlené budú dve mimoúrovňové križovatky (MÚK Dúbrava, Kapušany) a všetky portály tunelov (postupne sa znižujúca intenzita osvetlenia do vzdialenosti 200 m). Platí tu, podobne ako pri hluku, že svetlami z rýchlostnej cesty budú ovplyvnené iba

jednotlivé predmety ochrany lokalít sústavy Natura 2000, ktoré budú využívať nejakým spôsobom okolie zámeru (napr. lovisko).

Zo záverov primeraného hodnotenia vyplýva, že rýchlostná cesta R4 v hodnotenom úseku nebude mať významný negatívny vplyv na integritu sústavy Natura 2000.

V rámci spracovania DSP bola vykonaná aj Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov európskeho a národného významu a Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa na plochách trvalého a dočasného záberu rýchlostnej cesty (HBH Projekt, 2014).

V rámci stavby bol zinventarizovaný jeden druh biotopu, a to Ls 2.1 Dubovo-hrabové lesy panónske, ako biotop národného významu. Okrem toho boli zmapované na jednej lokalite (lokalita L4) zvyšky biotopu Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (*91EO), ako biotop európskeho významu. Vzhľadom k jeho momentálnemu stavu je však stav biotopu vyhodnotený ako nepriaznivý.

Výrub drevín a zásah do biotopov európskeho a národného významu bude v ďalšej etape prípravy stavby riešený v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že zmeny projektu neprinášajú podstatné zmeny z hľadiska vplyvov na životné prostredie, tak ako boli identifikované v predošlých fázach posudzovania stavby. Navrhované zmeny technického riešenia nebudú mať významný vplyv na lokality systému Natura 2000 a tak by podľa nášho názoru nemali byť predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

V ďalšej etape prípravy a následnej výstavby budú rešpektované požiadavky orgánov ochrany prírody a krajiny z hľadiska dotknutých záujmov ochrany prírody a krajiny.

Na základe primeraného posúdenia ako súčasti dokumentácie pre stavebné povolenie a v rámci ktorého boli podrobne vyhodnotené vplyvy stavby Rýchlostná cesta R4, Prešov – severný obchvat na lokality sústavy Natura 2000 a ich predmety ochrany, je možné povedať, že Rýchlostná cesta R4 v tomto úseku nemá významne negatívny vplyv na integritu sústavy Natura 2000.

Územný systém ekologickej stability

Navrhovaná činnosť pretína nasledovné biokoridory:

- Nadregionálny biokoridor NRBk rieka Torysa
- regionálny biokoridor RBk rieka Sekčov
- Lokálny biokoridor LBk Kapušiansky potok
- Nadregionálne biocentrum NRBc Stráže
- Regionálne biocentrum Sosienky
- Regionálne biocentrum Bikoš
- Lokálne biocentrum Grófske - Úboč

Zásah do biokoridorov v riešenom území existuje už v súčasnosti a realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zhoršeniu biokoridorových funkcií územia v porovnaní so súčasným stavom. Navrhované mosty ponad rieky Torysa a Sekčov nebudú mať konštrukčné prvky, ktoré by obmedzovali alebo ohrozovali migráciu živočíchov. Najzávažnejším vplyvom zostane úprava koryta rieky Sekčov v km 9,45.

Sprievodným javom bude čiastočná likvidácia brehových porastov tokov, poškodenie resp. likvidácia remízok resp. skupín drevín.

Vplyvy navrhovaných zmien posudzovanej trasy cesty R4 sú s pôvodnými návrhmi prakticky identické.

Chránené vodohospodárske oblasti
Navrhovaná trasa cesty R4 nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti.

Synergické a kumulatívne vplyvy celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti
Z predbežného hodnotenia jednotlivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a z ich vzájomného spolupôsobenia vyplýva, že sa nepredpokladajú také vplyvy, ktoré by mali za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území oproti posudzovanému povolenému stavu.

Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

Záver

MŽP SR pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona prihliadalo na stanoviska predložené k oznámeniu o zmene a pri konečnom rozhodovaní primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona.

Ministerstvo na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavu z hľadiska zhodnotenia celkovej úrovne ochrany životného prostredia podľa zákona konštatuje, že nie sú ohrozené ani neprimerane obmedzené alebo ohrozené práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré boli súčasťou oznámenia o zmene činnosti a preto rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V rámci zisťovacieho konania MŽP SR nezistilo žiadne skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia alebo ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona, a preto MŽP SR rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Z výsledkov zisťovacieho konania a po zohľadnení stanovísk doručených k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti, ktoré je potrebné zohľadniť v procese konania o povolení zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov:

- pri križovaní vodného toku Sekčov (km 9,0 – 9,5 DSP) zapracovať navrhovaný polder a rešpektovať štátnu cestu III/18200 do Fintíc,
- rešpektovať mimoúrovňovú križovatku Fintice s diaľničným privádzačom na R4 z priestoru Prešov – Nižná Šebastová,
- pri križovatke Dúbrava (km 3,5 DSP) rešpektovať navrhovaný koridor pre výstavbu zdvojkoľajnenej preložky železničnej trate v úseku Veľký Šariš – Prešov, ktorá je súčasťou severojužného magistrálneho ťahu kategórie 1.b v úseku hranica s PR – Plaveč – Prešov – hranica Košický kraj (Kysak) na rýchlosť do 160 km,
- rešpektovať navrhované elektrické vedenie 2x100 kV smerujúce od Kapušian do navrhovanej elektrickej stanice Prešov v priemyselnom parku Grófske a ďalej do navrhovanej elektrickej stanice Prešov III pri Ľuboticiach,
- rešpektovať ochranné pásmo letiska Prešov.

Požiadavka VÚC Prešovského kraja – *„do križovatky Kapušany zapracovať napojenie výhodného obchvatu mesta Prešov v kategórií miestnej rýchlostnej cesty",* po konzultácii s navrhovateľom NDS, a.s., Bratislava, nebola akceptovaná z dôvodu, že:

1. NDS má na R4 Prešov - severný obchvat vydané právoplatné územné rozhodnutie a spracovanú dokumentáciu pre stavebné povolenie. Ani v jednom z týchto procesov VÚC PSK nepredniesol túto svoju požiadavku.
2. Dodnes neexistuje žiadna projektová dokumentácia východného obchvatu mesta Prešov, ktorú by mohla NDS prevziať a zapracovať do svojej dokumentácie v bode napojenia. Taktiež tento východný obchvat nemá vo svojom investičnom ani dlhodobom pláne žiadna organizácia v SR. Východný obchvat nie je zaradený v koncepcií výstavby rýchlostných ciest a diaľnic schválenej vládou SR. Z toho dôvodu nie je v kompetencii VÚC PSK požadovať od NDS, aby riešila križovatku s komunikáciou, ktorej chýba reálny základ v zmysle vyššie uvedených informácií. Navyše, v prípade, že začne niekto stavbu východného obchvatu pripravovať, v priestore Kapušany je dostatok priestoru na umiestnenie križovatky rýchlostnej cesty R4 Prešov - severný obchvat a Východného obchvatu mesta Prešov.
3. NDS plánuje začiatok tejto stavby na rok 2017 a akceptovaním požiadavky VÚC PSK by došlo k omeškaniu cca 2 roky, čím by sa nestihli vyčerpať finančné prostriedky z EÚ.

Zo zhodnotenia predpokladaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti vykonanej v etape vypracovania oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vyplýva, že sa nepredpokladajú také negatívne vplyvy, ktoré by mali za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území, oproti posudzovanému a povolenému stavu, ktoré by bolo potrebné ďalej posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Ministerstvo na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene činnosti, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavu z hľadiska zhodnotenia celkovej úrovne ochrany životného prostredia podľa zákona konštatuje, že nie sú ohrozené ani neprimerane obmedzené alebo ohrozené práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré boli súčasťou oznámenia o zmene činnosti a preto rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom podľa piatej časti zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

RNDr. Gabriel Nižňanský

riaditeľ odboru

Doručí sa účastníkom konania
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

Zasiela sa podľa § 29 ods. 6 zákona

Povoľujúci orgán

1. Okresný úrad Prešov, odbor výstavby a bytovej politiky, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov
2. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody č. 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava

Rezortný orgán

3. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava

Dotknutý orgán

4. Úrad Prešovského samosprávneho kraja,
5. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie mieru 2, 081 92 Prešov
6. Okresný úrad Prešov, odbor krízového riadenia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov
7. Okresný úrad Prešov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie mieru 2, 081 92 Prešov
8. Okresný úrad Prešov, katastrálny odbor, Konštantánova 6, P.O. Box 69, 080 01 Prešov
9. Okresný úrad Prešov, pozemkový a lesný odbor, Masarykova 10, 080 01 Prešov
10. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prešov, Hollého 5, 080 01 Prešov
11. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody č.6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava

12. Ministerstvo vnútra SR, Prezídium Hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava
13. Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 15, 080 01 Prešov
14. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

Dotknuté obce

15. Mestský úrad Prešov, Hlavná 73, 080 68 Prešov
16. Mestský úrad Veľký Šariš, Námestie sv. Jakuba č. 1, 082 21 Veľký Šariš
17. Obec Malý Šariš, Obecný úrad, Malý Šariš 104, 080 01 Prešov
18. Obec Vyšná Šebastová, Obecný úrad, Vyšná Šebastová 157, 080 06 Prešov
19. Obec Ľubotice, Obecný úrad, Čsl. Letcov 2, 080 06 Ľubotice
20. Obec Fintice, Obecný úrad, Grófske nádvorie 210/1, 082 16 Fintice
21. Obec Kapušany, Obecný úrad, Hlavná 104/6, 082 12 Kapušany