MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Sekcia environmentálneho hodnotenia
a odpadového hospodárstva
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej správy 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 § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. k) 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“), na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona vydáva podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(číslo: 1267/2017- 1.7/ml)
vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (platného do 31.12.2016).

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov
Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť

2. Identifikačné číslo
35919 001

3. Sídlo
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov
Rýchlostná cesta R4 Svidník - Kapušany

2. Účel
Účelom realizácie navrhovanej činnosti je vybudovanie rýchlostnej cesty R4 v úseku Svidník – Kapušany, ktorá bude kapacitne vyhovujúca požiadavkám dopravného prúdu najmä zdrojovej (cieľovej) dopravy, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodná a investične realizovateľná a prijateľná z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov. Realizácia navrhovanej činnosti sa pripravuje s cieľom skvalitnenia dopravných pomerov z komunikačnej siete medzi Prešovom a Svidníkom na trasu diaľnice D1.
Navrhovaná rýchlostná cesta R4 je v úseku Svidník - Kapušany v súlade s aktualizáciou programu pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 – 2014 v zmysle Uznesenia Vlády SR č. 457 zo 6. júla 2011. Rýchlostná cesta R4 je plánovaná v trase doplnkového

východného koridoru „Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhosť – Miškovec“ siete európskych multimodálnych dopravných koridorov.

3. Užívateľ

Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť

4. Umiestnenie

Kraj: Prešovský

Okres Bardejov: obec Brezov

Okres Prešov: obce Čelovce, Chmeľov, Kapušany, Lada, Lipníky, Nemcovce, Pušovce, Šarišská Poruba

Okres Svidník: obce Beňadikovce, Giraltovce, Kuková, Kračúnovce, Lúčka, Lužany pri Topli, Matovce, Mestisko, Okrúhle, Radoma, Rakovčík, Soboš, Stročín, Svidník, Šarišský Štiavnik, Valkovce

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Začiatok výstavby: 2021

Koniec výstavby: 2040

Koniec prevádzky: bez určenia

6. Stručný popis technického a technologického riešenia.

Rýchlostná cesta R4 Svidník – Kapušany o dĺžke 38 km je navrhovaná v kategórii R 24,5/100. Na základe výsledkov kapacitného posúdenia vybraných úsekov R4 bolo zistené, že úsek rýchlostnej cesty R4 od odbočenia z koridoru cesty I/18 je postačujúce budovať v polovičnom profile – v kategórii R11,5/100. V prípade výstavby niektorej etapy rýchlostnej cesty priamo na štvorpruhovú komunikáciu budú úseky rýchlostnej cesty budované v kategórii R 11,5/100 prebudované na štvorpruhovú rýchlostnú cestu kategórie R 24,5/100, pričom navrhovaná rýchlostná cesta tvorí pravú polovicu tejto výhľadovej kategórie.

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R4 v úseku Včeláre – Šaca rieši jeden variant – červený a modifikáciu jeho trasy pri obci Lužany pri Topli (v km 13,600 až 17,425), prípadne pri obci Stročín.

Jej výstavba je navrhnutá v 2 etapách. V prvej etape sa vybuduje úsek rýchlostnej cesty R4 od ZÚ (km 0,0) až po MÚK Lipníky (km 4,0) v plnom profile a od km 4,0 až po KÚ (km 38,645) v polovičnom profile. V druhej etape výstavby bude dobudovaná rýchlostná cesta R4 na plný profil od km 4,0 až po KÚ.

Návrh trasy - variant 1 červený

Trasa je na ZÚ východne od obce Kapušany napojená na Severný a Východný obchvat mesta Prešov. Trasa je situovaná súbežne so železničnou traťou Prešov – Strážske v jej ochrannom pásme a súbežne s potokom Ladianka. V súbehu rýchlostnej cesty so železničnou traťou Prešov – Strážske je vytvorený dopravný koridor cestnej a železničnej dopravy. Vzhľadom na vysokú hladinu podzemnej vody je založenie zásypu navrhnuté na pieskových pilótach s výmenou podložia hrúbky 0,5 m. Vzhľadom na nedostatok násypového materiálu a zmenšenie záberu poľnohospodárskej pôdy je navrhnuté v tomto úseku po km 5,0 budovanie násypu cestného telesa vystuženého geosyntetickými výstužami. Údolie potoka Ladianka križuje rýchlostná cesta inundačným mostným objektom.

Západne od obce Lipníky sa nachádza mimoúrovňová križovatka Lipníky s napojením rýchlostnej cesty na jestvujúcu cestu I/18 výhľadovú preložku cesty I/18 v prvej etape tvoriacou privádzač z križovatky ciest I/21 a I/18 na rýchlostnú cestu R4 mimo zastavaného územia obce Lipníky. Okolo obce Lipníky prechádza rýchlostná cesta zo západnej strany. Rýchlostná cesta prechádza údolím potoka Ladianka západne od časti Podhrabina obce Chmeľov do údolia Čeľovského potoka. V mieste kríženia s cestou III/5761 do obce Čeľovce je potrebné realizovať preložku cesty III/5761 s mimoúrovňovým krížením s R4. V nive Čeľovského potoka sa nachádza navrhovaná čistiareň odpadových vôd obcí Pušovce a Čeľovce, pričom rýchlostná cesta nezasahuje do tejto plochy.

Z hľadiska výškového vedenia komunikácie sa ako problematický ukazuje úsek v km 8,512,0. Trasa je v tomto úseku situovaná úpätím vrchu Čepcov a Lysá hora súbežne s potokom Čepcov. V

tomto úseku bola trasa navrhnutá variantne pre zistenie rozsahu zemných prác a odporúča sa trasa s pozdĺžnym sklonom 5,5 % v úseku km 11,0 až 12,5.

Vzhľadom na to, že v SÚP SÚ Giraltovce je plocha okolo rybníka situovaná ako potenciálna plocha pre rekreáciu a oddych je trasa navrhnutá mimo toto územie a mimo územie medzi obcami Lužany pri Topli a Kalnište. Trasa je preto situovaná údolím rieky Topľa medzi mestom Giraltovce a obcou Lužany pri Topli. Dosiahli sa tak priaznivejšie sklonové a smerové pomery trasy. Brezovský vrch rýchlostná cesta prekonáva zárezom s hĺbkou cca 25 m. Na vrchole stúpania sa nachádza jednostranné veľké odpočívadlo Giraltovce s napojením na oba smery, situované s výhľadom na údolie rieky Topľa.

V úseku km 19,5 až 20,0 sa v blízkosti trasy nachádzajú dva vodné zdroje. Pre zmenšenie rizika znečistenia vodných zdrojov ropnými látkami je potrebné vybudovať v tomto úseku pozdĺžne odvodnenie vozovky rigolmi, dláždenými priekopami so zaústením do cestnej kanalizácie a prečistením vôd v lapačoch ropných látok. Z dôvodu zníženia rizika znečistenia týchto vodných zdrojov následkom dopravnej nehody je trasa v tomto úseku chránená zvodidlami s úrovňou zadržania I. po oboch stranách komunikácie.

V priestore údolia potoka Radomka sa nachádza križovatka „Giraltovce“ s napojením rýchlostnej cesty na jestvujúcu cestu I/21.

Rýchlostná cesta prechádza údolím potoka Radomka pričom terénny vrch nad obcou Matovce prekonáva zárezmi hĺbky cca 25 m. V úseku km Matovce - Okrúhle je rýchlostná cesta situovaná v súbehu s tokom Radomka, pričom v tomto úseku je situovaná priamo v trase cesty I/21. Jestvujúca cesta I/21 je navrhnutá na preloženie súbežne s rýchlostnou cestou. Celková dĺžka preložky cesty I/21 je 4 500 m.

V úseku Okrúhle – Šarišský Štiavnik je rýchlostná cesta situovaná východne od obcí Okrúhle, Radoma a Šarišský Štiavnik. Pri obci Radoma rýchlostná cesta mimoúrovňovo križuje cestu III/55714 z obce Radoma do Stropkova. V klesaní nad Šarišským Štiavnikom do údolia rieky Ondava je rýchlostná cesta situovaná údolím potoka Rakovčík, pričom obce Rakovčík obchádza z južnej strany po svahoch údolia potoka. Severne od Rakovčíka rýchlostná cesta vstupuje do údolia toku Ondavy. Južne od Stročína sa nachádza mimoúrovňová križovatka “Stročín“ s cestou I/21. Obec Stročín rýchlostná cesta obchádza východne, v mieste kríženia s cestou III/55717 do obce Nová Polianka je navrhnutá rekonštrukcia cesty III/55717 s mimoúrovňovým krížením s R4 a stykovou križovatkou s cestou I/21. Južne od mesta Svidník sa rýchlostná cesta napája v križovatke Svidník juh na prevádzkovaný úsek R4 Svidník. Po križovatku Svidník juh je rýchlostná cesta situovaná v trase jestvujúcej cesty I/21, pričom táto bude preložená súbežne s R4 po jej ľavej strane. Koniec úseku je v km 38,645.

Variant 1 červený – modifikovaná trasa I - pri obci Lužany pri Topli

Na základe nesúhlasného stanoviska k zámeru obce Lužany pri Topli zo dňa 12.06.2015 projektant preveril možnosť odklonu trasy vo variante 1 červený v dotknutom území a navrhol „modifikovanú trasu“, ktorá sa v km 13,600 až km 17,425 odkláňa od pôvodnej trasy o cca 85 m južným smerom

Variant 1 červený modifikovaná trasa II - pri obci Stročín

Z doručených stanovísk vyplynula požiadavka na základe ktorej bola preverená možnosť riešenie vedenia trasy telesa cesty v súbehu s riekou Ondavou v blízkosti obce Stročín.

Základná charakteristika a parametre variantu 1 červeného a jeho modifikovaných trás sú nasledovné:

UKAZOVATEĽ	**M.J.**	**VARIANT**		
		variant 1 červený	**variant 1 červený modifikovaná trasa I**	**variant 1 červený modifikovaná trasa II**
Celková dĺžka trasy (km)	m	38,645	38,670	38,39
Počet mimoúrovňových	ks	7	7	7

križovatiek				
Počet mostných objektov (km)	ks	53	53	51
Dĺžka mostných objektov	m	12 548	12 548	13 283
Kubatúra výkopov	m^3	2 956 403	3 151 526	2 948 821
Kubatúra násypov	m^3	4 236 308	4 515 904	3 857 169
Asanácia obytných objektov	ks	0	0	0
Trvalé zábery spolu:	ha	253,19	260,41	242,15
poľnohospodárska pôda	ha	164,15	173,01	150,79
lesná pôda	ha	73,47	73,47	76,61
ostatná plocha	ha	15,58	13,93	14,74
Dočasné zábery	ha	67,52	68,82	68,26
Plochy stavebných dvorov	m^2	131 012	131 012	131 012
Dĺžky úprav vodných tokov	m	10 178	10 178	12 325
Dĺžky úprav prístupových ciest	m	22 983	22 983	22 978
Dĺžky úprav ciest I., II. a III. tried	m	7 039	7 039	7 162
Oporné a zárubné múry	m	6 350	6 350	6 350
Protihlukové opatrenia (protihlukové steny)	m	6 500	6 500	6 500

a) modifikovaná trasa I pri obci Lužany pri Topli

b) modifikovaná trasa II pri obci Stročín

Mostné objekty

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia rýchlostnej cesty R4 kategórie R24,5/100 (prípadne v polovičnom profile kategórie R11,5/100) a morfológie terénu. Mostné objekty prekonávajú prírodné prekážky, dopravné trasy, údolia a vodné toky riek Topľa a Ondava, ako aj miestne riečky a potoky. Z umelých prekážok sú to komunikácie I., II. a III. triedy, ako i miestne komunikácie a poľné cesty.

Prevažná časť založenia mostov je riešená hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach, mikropilótach, resp. iných vhodných druhoch hĺbkového zakladania. Pri mostoch v násype ide o kombináciu plošného a hĺbkového zakladania, ak pre piliere vyhovuje plošné zakladanie. Pri vhodných pomeroch, zakladaní na štrkoch a s menším namáhaním základovej škáry je možné uvažovať o plošnom zakladaní. Odvodnenie mostov je navrhnuté mostnými odvodňovačmi do rúrových zvodov a cez ne do cestnej kanalizácie navrhnutej za krajnými oporami mostov.

Oporné múry

Oporné múry na trasách vychádzajú vo všeobecnosti z potreby skrátiť dĺžku päty svahu násypového telesa z titulu súbehu dvoch umelých dopravných trás, resp. tokov, ako i znížiť šírku trvalého záberu na dôležitých alebo chránených územiach, napr. ako ochrana existujúcej okolitej zástavby. Zárubné múry na trasách vychádzajú vo všeobecnosti z potreby skrátiť šírku svahu zárezu z titulu znížiť šírku trvalého záberu na dôležitých alebo chránených územiach resp. staticky zabezpečiť nestabilný zárezový svah napr. klincovaním.

Preložky ciest

Súčasťou budúcej rýchlostnej cesty R4 v predmetnom úseku budú úpravy či preložky existujúcich ciest I., II. a III. triedy, účelových ciest, poľných a lesných ciest.

Križovatky

Rýchlostná cesta R4 je so sieťou existujúcich ciest prepojená prostredníctvom mimoúrovňových križovatiek a privádzačov. Križovatky a privádzače sú umiestnené tak, aby zabezpečovali prepojenie rýchlostnej cesty R4 s cestami I., II. alebo III. triedy. Variant 1 červený má spolu 6 mimoúrovňových križovatiek a 1 privádzač:

- km 0,6 MÚK Kapušany
- km 4,0 MÚK Lipníky
- MÚK privádzača cesty I/18 vedeného južným obchvatom Lipníkov a súčasnej cesty I/21
- km 12,3 MÚK Kuková
- km 18,4 MÚK Giraltovce
- km 25,8 MÚK Okrúhle
- km 35,2 MÚK Stročín.

Obslužné zariadenia

Veľké odpočívadlá

V riešenom úseku rýchlostnej cesty R4 sa z obslužných zariadení navrhuje odpočívadlo „Giraltovce". Odpočívadlo je navrhnuté ako jednostranné s napojením na oba smery rýchlostnej cesty a mimoúrovňovým križením s rýchlostnou cestou pri napojení protiľahlého jazdného pásu k odpočívadlu.

Strediská správy a údržby rýchlostnej cesty

Stredisko správy a údržby rýchlostnej cesty R4 je strediskom základného typu, je súčasťou stavby a jeho úlohou je vytvárať podmienky na zabezpečenie zjazdnosti rýchlostnej cesty počas celého roka a zabezpečiť jej bezpečné, plynulé a hospodárne užívanie, pravidelnú údržbu a opravy škôd vzniknutých v dôsledku účinkov dopravy a starnutia konštrukcií a materiálov a viesť technickú dokumentáciu o zverenom úseku rýchlostnej cesty. Najvhodnejšia lokalita pre návrh strediska SSÚR na tomto ťahu sa nachádza južne od mesta Svidníka

Umiestnenie stavebných dvorov a depónií

Pre výstavbu navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R4 sú stavebné dvory navrhované prevažne v priestore mimoúrovňových križovatiek. Celkovo je navrhnutých 20 stavebných dvorov. Stavebné dvory sú navrhnuté v polohe mimoúrovňových križovatiek mimo chránených lokalít a PHO II., resp. III. stupňa vodných zdrojov. Depónie budú pravdepodobne umiestnené v rámci stavebných dvorov. Ich lokalizácia bude upresnená na základe výsledkov podrobného inžiniersko-geologického prieskumu a budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vypracoval Dopravoprojekt, a.s., Bratislava v marci 2017 podľa prílohy č. 11 zákona a podmienok stanovených v rozsahu hodnotenia a odovzdal ju dňa 03.04.2017 príslušnému orgánu v písomnej forme a v elektronickej verzii.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení (komu bola správa o hodnotení zaslaná a akým spôsobom sa zverejnila)

Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len MŽP SR) zverejnilo správu o hodnotení na svojom webovom sídle dňa 07.04.2017. Dňa 07.04.2017 bola zároveň zaslaná na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutým orgánom, dotknutej verejnosti a dotknutým obciam.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Bolo uskutočnených 8 verejných prerokovaní.

09.05.2017 v meste Svidník (o 15,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Svidník a Mestisko. Okrem zástupcov navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení boli prítomní 4 zástupcovia miestnych úradov.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová.

Na verejnom prerokovaní neboli vznesené žiadne otázky a pripomienky.

09.05.2017 v obci Stročín (o 17,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obec Stročín a Rakovčík. Okrem zástupcov navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili starosta obce Stročín Ján Drimák a starostka obce Rakovčík Mgr. Iveta Horváthová, 21 obyvateľov obce Stročín a 5 obyvateľov obce Rakovčík.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedali Ing. Šima a Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- Na začiatku diskusie predložila starostka obce Rakovčík Mgr. Iveta Horvatová, Výpis z uznesenia z verejného zasadnutia občanov obce Rakovčík, konaného dňa 5.5.2017 v Rakovčíku, a Súhlasné stanovisko občanov obce k trasovaniu rýchlostnej cesty R4 Svidník – Kapušany.
- P. Ceruľa zo Stročína vystúpil s otázkami predpokladaného termínu začatia výstavby R4, jej reálneho vybudovania v danom termíne a prípadného vybudovania iba obchvatu obce, ak po roku 2020 nebudú k dispozícii finančné prostriedky z fondov EÚ na budovanie R4. Je možné sa v takom prípade obrátiť na Ministerstvo dopravy a výstavby SR (MDV SR) so žiadosťou na vybudovanie obchvatu obce Stročín?
- Starosta obce Stročín, p. Drimák vystúpil s požiadavkou o zaradenie obchvatu Stročína do investičného plánu NDS, a.s., nakoľko sa v obci zbiehajú cesty z viacerých smerov.
- P. Gergeľa z Rakovčíka zaujímalo, prečo trasovanie R4 nebolo riešené k elektrovodu, nakoľko podľa jeho vyjadrenia by bolo vhodnejšie asanovať 4 domy, čím by sa znížilo riziko povodní domov č. 46, 52, 62 a jeden opustený dom. Pán Gergeľ ďalej položil otázku, koľko stojí jeden km rýchlostnej cesty a či výstavba R4 bude vybudovaná v plnom alebo polovičnom profile.
- Následne starostka obce Rakovčík predložila podpísanú nesúhlasnú petíciu občanov k zmene vedenia trasy navrhnutej p. Gergeľom k rodinným domom č. 46, 52, 62.
- Po oboznámení sa so skutočnosťou, že ako prvý bude budovaný pravý jazdný pás v smere od Prešova k štátnej hranici s Poľskou republikou, položil p. Gergeľ otázku na spôsob realizácie protihlukových opatrení pre pravý jazdný pás.
- P. Žumára z Rakovčíka zaujímalo, ako vysoko bude mostný objekt pri obci Rakovčík a jeho tienenie, nakoľko v blízkosti mostného objektu je umiestnený jeho rodinný dom.
- P. Jesenského zo Stročína zaujímalo riešenie vplyvu migrácie zveri inventarizácia drevín a biotopov, pričom poukázal na skutočnosť, že zväz poľovníkov nebol oboznámený so zámerom v predmetnom území.
- P. Janov zo Stročína vystúpil s otázkami na počet pruhov plánovanej R4 a či NDS, a.s. neuvažuje v rámci urýchlenia výstavby s budovaním R4 prostredníctvom tzv. PPP projektu. Ďalej sa pýtal, kde sa dajú stiahnuť mapy v digitálnej podobe a či bude R4 oplotená?
- P. Haňáka zo Stročína zaujímalo, ako bude pri obci Stročín zabezpečená migrácia žiab.
- P. Dvorčák z Rakovčíka vystúpil s otázkou, ako bude riešená prekládka studeného potoka, nakoľko sa tam nachádzajú raky. Je možné nahliadnuť do projektovej dokumentácie?
- P. Jenča vystúpil s nasledujúcimi otázkami: bude rieka Ondava regulovaná? Je uvažované pri obci Stročín s protihlukovými stenami? V stúpaní R4 nie je uvažované s prídavným pruhom pre pomalé vozidlá?
- V rámci diskusie vystúpila starostka obce Rakovčík, Mgr. Horvatová, s otázkou, či sa pri obci Rakovčík uvažuje s protihlukovými stenami?

09.05.2017 v obci Radoma (o 19,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Radoma, Šarišský Štiavnik a Beňadikovce. Okrem zástupcov navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili starosta obce Radoma Michal Viravec, starosta obce Šarišský Štiavnik Michal Kimák, starosta obce Beňadikovce Ladislav Džogan, 16 obyvateľov obce Radoma a 3 obyvatelia obce Šarišský Štiavnik.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila

zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedal Ing. Šima, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- V rámci diskusie vystúpil p. Pavlišin z Radomy s otázkou možného prechodu popod rýchlostnú cestu R4 v mieste plánovaného stavebného dvora SD 15 na urbariát. Kde bude najbližšie napojenie na R4? Aká bude šírka rýchlostnej cesty a bude uvažovaná v plnom alebo polovičnom profile?
- P. Štefančin vystúpil s požiadavkou o odklon trasovania v km cca 29 pri stavebnom dvore SD 15 bližšie k lesu (od obce), nakoľko v mieste terajšieho umiestnenia R4 sa nachádzajú vodné zdroje.
- P. Pavlišin upozornil, že za hrebeňom Klinec v km cca 26,7 pod lesom sa nachádza vodný zdroj, ktorý zásobuje 30 – 35 domov v obci Radoma.
- Starostu obce Šarišský Štiavnik p. Kimák zaujímalo riešenie protihlukových stien (PHS) pri obci Šarišský Štiavnik.
- Starostu obce Beňadikovce p. Džogan zaujímali prechody po poľných cestách a prístupy do urbariátu a štátnych lesov.
- V diskusii opäť vystúpil p. Pavlišin s nasledujúcimi otázkami: V akej vzdialenosti sa bude nachádzať PHS od R4? V km cca 26 (križovatka Okrúhle) bude možné prejsť popod tam sa nachádzajúci most? Aký je predpoklad začatia výstavby R4? Kde sa dá vyhľadať táto dokumentácia v digitálnej podobe? Aké sú limity hluku v dB?

<u>10.05.2017 v obci Okrúhle (o 15,00 hod.)</u>

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Okrúhle, Matovce, Soboš a Valkovce. Okrem zástupcov navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili starosta obce Okrúhle Ing. Martin Jech, starosta obce Matovce Ján Referovič, starostka obce Soboš Mgr. Ivana Ivančová, starosta obce Valkovce Ján Chrzan, 5 obyvatelia obce Okrúhle, 2 obyvatelia obce Matovce a 4 obyvatelia obce Soboš.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedali Ing. Šima a Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- V rámci diskusie vystúpil p. Suďa z obce Soboš s otázkami: Prečo nie je pri obci Soboš navrhnutá protihluková stena (PHS), keď sa rýchlostná cesta R4 približuje k obci? Výstavba rýchlostnej cesty R4 bude vybudovaná etapovito od Prešova po Svidník, alebo bude vybudovaná na základe dôležitosti jednotlivých úsekov?
- Starostka obce Soboš, Mgr. Ivana Ivančová, vystúpila s otázkami: V ktorom mieste z rýchlostnej cesty R4 sa bude možné napojiť na cestu I. triedy? V rámci výstavby rýchlostnej cesty R4 bude uvažované s odklonom cesty I. triedy, ako aj potoka Radomka, ktoré prechádzajú obcou Soboš?
- Starosta obce Valkovce, p. Chrzan vystúpil s otázkou, v ktorých miestach bude možné napojenie na rýchlostnú cestu R4 v smere na Svidník prípadne Prešov?
- Starosta obce Matovce, p. Referovič vystúpil s otázkou, ako je uvažované riešenie odvádzania dažďových vôd z rýchlostnej cesty R4.
- Starostka obce Soboš, Mgr. Ivančová požaduje preveriť potrebu vybudovania protihlukovej steny, prípadne odsunúť trasovanie rýchlostnej cesty R4, nakoľko trasa je vedená v blízkosti obce Soboš. Ďalej sa spýtala, či sa ešte v budúcnosti bude konať nejaké stretnutie s verejnosťou ohľadom R4?
- Starosta obce Okrúhle, Ing. Martin Jech upozornil, že v km cca 25,0 je územie, ktoré sa plánuje vyhlásiť za chránenú oblasť- lesy osobitného určenia, preto požaduje odsun trasy bližšie k lesom smerom ku križovatke v km 26,0. Upozornil aj na skutočnosť, že v predmetnej oblasti sa nachádzajú studne a cez množstvo eróznych rýh by mohlo dochádzať k zaplavovaniu obce Okrúhle.
- Starosta obce Valkovce, p. Chrzan, vystúpil s otázkami, kde bude umiestnená mimoúrovňová križovatka, ktorá umožní napojiť obec Valkovce na rýchlostnú cestu R4? V ktorom roku je uvažované s výstavbou rýchlostnej cesty R4? Ako budú riešené zosuvné územia a ako bude

chránený Vaľkovský močiar? Na základe čoho bolo rozhodnuté, že sa bude pokračovať v príprave červeným variantom a nie modrým?

- P. Suďa sa pýtal, aký bude postup výstavby R4, či iba smerom od Kapušian a kde sa bude R4 napájať pri Kapušanoch ďalej.
- P. Semančín upozornil, že v km 20,0 sa nachádzajú podzemné vody, na ktoré sú napojené rodinné domy obce Matovce.

10.05.2017 v obci Giraltovce (o 17,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Giraltovce, Lužany pri Topli a Brezov. Okrem zástupcov navrhovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili primátor mesta Giraltovce Mgr. Ján Rubis, starosta obce Lužany pri Topli Miroslav Čorba, 3 obyvatelia mesta Giraltovce, 2 obyvatelia obce Lužany pri Topli a 3 zástupcovia Okresného úradu Bardejov.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedal Ing. Šima, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- V rámci diskusie vystúpil p. Paľa s otázkami, ako bude riešený hluk z rýchlostnej cesty R4, nakoľko v dokumentácii v km 16,0 – 17,0 nie je uvažované s protihlukovou stenou (PHS). V akej výške bude umiestnená rýchlostná cesta R4 cez rieku Topľa v km 16,3? Bude plánovaná R4 4-pruhová?
- P. Čorba, starosta obce Lužany pri Topli, upozornil na skutočnosť, že obec Lužany pri Topli je umiestnená v záplavovom území a v km 15,0 – 16,0 bude trasa R4 v násype, čím bude vybudovaná umelá hrádza, ktorá bude zachytávať nadmerné množstvo prívalových vôd, ktorým nebude umožnený odtok z miesta záplavového územia.
- Primátora mesta Giraltovce, p. Rubisa, zaujímalo, či je pri meste Giraltovce uvažované s vybudovaním strediska správy a údržby rýchlostnej cesty (SSÚR)? Kedy je naplánovaný termín výstavby rýchlostnej cesty R4, pretože mesto Giraltovce vykonalo v 03/2017 vlastný dopravný prieskum, v rámci ktorého bolo zistené, že mestom prejde 165 tisíc áut za mesiac oboma smermi.
- Zástupkyňa OÚ Bardejov vystúpila s otázkami, v ktorej prílohe je umiestnené Primerané posúdenie podľa 4.7 Rámcovej smernice o vode a stanovisko Výskumného ústavu vodného hospodárstva (VÚVH)? OÚŽP BJ má v súčasnosti k dispozícii vypracované mapy povodňových území na 50, 100 ročnú vodu, je potrebné ich predložiť k dokumentácii? Variant 1 červený vchádza do okresu Bardejov svojím trasovaním iba do katastra obce Brezov?

10.05.2017 v obci Kuková (o 19,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Kuková, Kračúnovce a Lúčka. Okrem zástupcov navrhovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili starosta obce Kuková Ing. Štefan Kožlej, starosta obce Kračúnovce František Mašlej, starosta obce Lúčka Mikuláš Mašlej, 20 obyvateľov obce Kuková a 4 obyvatelia obce Lúčka.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedal Ing. Šima, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- V rámci diskusie vystúpil starosta obce Lúčka, p. Mašlej s otázkami: Nachádza sa stavebný dvor 8, 9 na katastrálnom území Lúčka? Stanoviská starostov obcí k dokumentácii boli vydané len na stavebné dvory a nie na prístupové cesty. Výstavba rýchlostnej cesty R4 je uvažovaná v plnom profile? Pri odklone trasy rýchlostnej cesty R4 o 85 m je zrejmé, že R4 bude umiestnená bližšie k obci Lúčka. Je uvažované s výstavbou protihlukových stien (PHS) pri obci Lúčka a aká je potrebná vzdialenosť od R4, aby bolo možné použiť PHS? Je v dokumentácii uvažované s ropnými látkami?
- P. Kožlej z Kukovej vystúpil s otázkou, kde je uvažované s mimoúrovňovým napojením na rýchlostnú cestu R4? Ktorý úsek rýchlostnej cesty je uvažovaný v plnom profile?
- Starosta obce Kuková, Ing. Štefan Kozlej konštatoval, že trasa R4 je v súčasnosti z pohľadu záujmov obce lepšie situovaná oproti plánovanej trase v minulosti. Žiadal zároveň o PHS pri

obci Kuková. Položil otázku, dokedy bude platiť stavebná uzávera v okolí budúcej mimoúrovňovej križovatky Kuková a v akej vzdialenosti. Budú vlastníci pozemkov kompenzovaní za ochranné pásma? Koľko stojí km PHS?

- Starosta obce Kračúnovce, p. Mašlej upozornil, že v km 11,0 sa nachádza chatová oblasť, ktorá je k najbližšej chate (majiteľ Bartoš František) vo vzdialenosti cca 200 – 250 m od trasy budúcej rýchlostnej cesty R4.
- P. Bajkušová z obce Kuková požaduje vybudovať protihlukové opatrenia pri mimoúrovňovej križovatke pri obci Kuková.

11.05.2017 v obci Lipníky (o 16,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Lipníky, Nemcovce, Šarišská Poruba, Chmeľov, Čelovce a Pušovce. Okrem zástupcov navrhovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili starosta obce Lipníky Ing. Ľubomír Pankuch, starosta obce Nemcovce Ing. Jozef Pavúk, starosta obce Šarišská Poruba Milan Kaňuch, starosta obce Chmeľov JUDr. Juraj Gáll, starosta obce Čelovce Ján Kožlej, starosta obce Pušovce Ján Namešpetra, 2 obyvatelia obce Lipníky, 2 obyvatelia obce Nemcovce, 1 obyvateľ obce Šarišská Poruba, 1 zástupca Slovenskej uhoľnej spoločnosti, spol s r.o. a . obyvateľka bez udania obce.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedal Ing. Šima, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- V rámci diskusie vystúpil starosta obce Čelovce, p. Kožlej s otázkou: Bude stavebný dvor po dokončení stavby zlikvidovaný?
- V rámci diskusie vystúpil starosta obce Lipníky, Ing. Pankuch, s otázkami: ako bude riešený stavebný dvor pri obci Šarišská Poruba, ktorý je umiestnený na súkromných pozemkoch? Od obce Nemcovce v km 4,0 je navrhnutý mostný objekt, budú súčasťou výstavby mostného objektu aj protihlukové opatrenia? Rýchlostná cesta R4, ako aj privádzač I/18 Lipníky ohraničuje obec Lipníky, nebudú tým prekročené hodnoty hluku?
- Starosta obce Nemcovce, p. Pavúk vystúpil s otázkou, ako bude v rámci výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R4 v km cca 3,1 riešený existujúci železničný most pred vstupom do obce Nemcovce, nakoľko jeho podjazdná výška nie je vyhovujúca pri prejazde záchranných zložiek.
- P. Matej z obce Nemcovce vystúpil s otázkami: v akej výške bude budovaná rýchlostná cesta R4 v km cca 1,0 – 3,5 pozdĺž železničnej trate? Pri obci Nemcovce je uvažované z vybudovaním PHS? Z akého materiálu bude vybudovaná protihluková stena (PHS) pri obci Nemcovce?
- P. Baláž vystúpil s otázkami: bude trasovaním rýchlostná cesta R4 zasahovať do jazdeckého areálu v km cca 6,5? Môže viesť rýchlostná cesta R4 cez pozemky areálu jazdeckého športu, ak k stavbe spoločnosť nevydala súhlas? Je na mostnom objekte nad areálom v km cca 6,5 uvažované s protihlukovými stenami?

11.05.2017 v obci Lada (o 18,00 hod.)

Verejné prerokovanie bolo určené pre obce Lada a Kapušany. Okrem zástupcov navrhovateľa správy o hodnotení sa ho zúčastnili starosta obce Lada Ing. Milan Hudák, starosta obce Kapušany Ing. Jozef Pribula, 32 obyvateľov obce Lada, 3 obyvatelia obce Kapušany a 14 bez udania obce.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, a.s., Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavila a vysvetlila zástupkyňa spracovateľa, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová. Na otázky odpovedal Ing. Šima, pričom na všetky otázky a pripomienky bolo adekvátne odpovedané:

- V rámci diskusie vystúpil p. Slávik z obce Kapušany s otázkami: aká bude umiestnená a aká veľká bude mimoúrovňová križovatka medzi obcou Kapušany a Lada? Zahŕňa projektová dokumentácia už aj parcely, na ktorých bude vybudovaná rýchlostná cesta R4, prípadne je známa cena za akú sa budú vykupovať pozemky? V ktorom roku je plánovaná výstavba R4 v úseku Lipníky – Kapušany a napojenie rýchlostnej cesty na stavbu Prešov – severný obchvat?
- P. Kokošku zaujímalo, či je v rámci mimoúrovňovej križovatky uvažovaná vetva aj na smer

Bardejov. Kedy je uvažované s výstavbou stavby R4 Prešov – severný obchvat?
- P. Vojtová vystúpila s otázkou, či sa úpravou potoka rozumie odklon potoka.
- Starosta obce Lada, Ing. Milan Hudák, vystúpil s otázkami: bude zachovaná prístupová komunikácia na cintorín? Mimoúrovňová križovatka R4 bude vybudovaná na pilieroch?
- P. Chromý vystúpil s otázkami: v akej výške, v závislosti od terénu bude rýchlostná cesta R4 vybudovaná? Pri obci Lada je uvažované s vybudovaním protihlukových stien (PHS)?
- Ing. Gdovin vystúpil s otázkami: prečo sa neuvažuje s vybudovaním východného obchvatu Prešova? V rámci štúdie realizovateľnosti bol vykonaný monitoring dopravy, prečo boli merania vykonávané počas uzatvorenia úseku Šarišský Štiavnik?
- P. Bekeč vystúpil s otázkami: Bude sa možné napojiť sa na rýchlostnú cestu R4 z obce Kapušany? V ktorom roku je plánovaná výstavba R4 v úseku Lipníky – Kapušany?

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

V zmysle § 35 zákona boli do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na MŽP SR nižšie uvedené písomné stanoviská (uvedené chronologicky):

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Prezídium Hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava *(list č. PHZ-OPP4-2017/001315-002 zo dňa 15.04.2017)*

V rozsahu svojich kompetencií a sledovaných záujmov nemá pripomienky.

Okresný úrad Svidník, odbor krízového riadenia, Sovietskych hrdinov 102, 089 01 Svidník *(list č. OU-SK-OKR-2017/002780-002 zo dňa 19. 04.2017)*

Z hľadiska civilnej ochrany nemá pripomienky a súhlasí s predmetnou správou o hodnotení.

Mestský úrad vo Svidníku, odbor výstavby, dopravy, životného prostredia a regionálneho rozvoja, Sovietskych hrdinov 200/33, 089 01 Svidník *(list č. 847/2017/OVDŽPaRR zo dňa 19.04.2017)*

Oznamuje dátum vyvesenia Oznámenia o správe o hodnotení.

Okresný úrad Prešov, odbor krízového riadenia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov *(list č. OU-PO-OKR1-2017/019071-02 zo dňa 19.04.2017)*

Z hľadiska civilnej ochrany nemá pripomienky a súhlasí s predmetnou správou o hodnotení.

Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov *(list č. OU-PO-OSZP3-2017/019230-02 zo dňa 28.04.2017)*

Nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov *(list č. KPUPO-2017/11149-2/33440/Sen zo dňa 28.04.2017)*

Súhlasí s predloženou Správou o hodnotení s nasledujúcou podmienkou: Podmienky vykonávania záchranného archeologického výskumu určuje podľa pamiatkového zákona Krajský pamiatkový úrad Prešov v procese územného a stavebného konania v osobitnom rozhodnutí.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava *(list č. 07682/2017/SCDPK/29185 zo dňa 28.04.2017)*

K správe o hodnotení si neuplatňuje zásadné pripomienky.

Stotožňujú sa so záverom správy o hodnotení, že variant 1 červený s modifikáciou trasy v km 13,600 – 17,425 pri obci Lužany pri Topli bude predstavovať optimálny variant.

Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov *(list č. OU-PO-OSZP3-2017/019163-02 zo dňa 28.04.2017)*

K správe o hodnotení z hľadiska zámerov vodného hospodárstva nemá pripomienky.

Obec Lužany pri Topli, Lužany pri Topli 26, 087 01 Giraltovce *(list č. ObÚ 21/2017 zo dňa 02.05.2017)*

Obec trvá na odklone telesa rýchlostnej cesty R4 do väčšej vzdialenosti od obce a to aspoň 500 metrov južným smerom od posledných obydlí v obci (predpokladaná projektovaná vzdialenosť podľa správy o hodnotení je cca 300 m od posledných obydlí), 85 naprojektovaných metrov nestačí. Obec žiada, aby projektovaná protihluková stena v úseku 15,100 – 15,850 km bola predĺžená aspoň na úsek 14,500 – 16,000 km. (Odôvodnenie: V súčasnosti je obec v nočných hodinách negatívne ovplyvňovaná hlukom spôsobeným nákladnými vozidlami prechádzajúcimi cestou 1. triedy č. I/21, hoci je vzdialená cca 1,2 km od obce.)

Veľká časť obce je ohrozovaná záplavami spôsobenými riekou Topľa. Je obava, že po realizácii cesty R4 sa povodňová situácia v prípade záplav zhorší. Vyvýšené teleso cesty (cestný násyp) v úseku cca 15,000 – 16,000 km zabráni prirodzenému odtekaniu prívalovej vody a bude ju zadržiavať, následkom čoho môže záplavová voda ohroziť obec. (Odôvodnenie: Pri najväčších záplavách v histórii v roku 2010 bola viac ako polovica obce aj priľahlá časť chotára Šírava úplne zaplavená, pričom záplavová voda nemala vtedy pri odtekaní žiadne prekážky. Plánovaný cestný obchvat takouto prekážkou bude.)

Obec požaduje, aby vozidlá a stavebné mechanizmy pri výstavbe úplne vylúčili využívanie miestnych komunikácií obce Lužany pri Topli, ktoré sú všetky vo vlastníctve obce.

V blízkosti stavebného dvora SD10 (cca 150 m) vedie cez rieku Topľa lanová lávka pre peších a cyklistov k ceste III/3533. Využívajú ju často občania obce dochádzajúci za prácou do blízkeho mesta Giraltovce. Obec požaduje, aby nedošlo k nijakým obmedzeniam pri využívaní tejto lávky v dôsledku stavebnej činnosti.

Umiestnenie stavebného dvora SD9 pri ceste III/3557 Kračúnovce – Lužany pri Topli a prepravu materiálov riešiť tak, aby nedochádzalo k obmedzovaniu jediného spojenia obyvateľov obce Lužany pri Topli a Kalnište s cestou 1. triedy č. I/21.

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, Trnavská cesta 52, P.O.Box 45, 826 45 Bratislava *(list č. OHŽP – 18/2017 zo dňa 03.05.2017)*

S predloženou Správou o hodnotení sa súhlasí. K S práve o hodnotení z hľadiska požiadaviek ustanovených v zákone č. 355/2007 Z. z. nemá pripomienky.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad centrálnej logistiky a správy majetku štátu, odbor správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava *(list č. ÚCLaSMŠ-37-227/2017 zo dňa 07.05.2017)*

Nemá z hľadiska vplyvov na životné prostredie k predloženej správe o hodnotení pripomienky. navrhovaná činnosť nie je v kolízii so záujmami obrany štátu.

Obec Rakovčík, Rakovčík 47, 089 01 Svidník *(list č. 79/2017-1 zo dňa 09.05.2017)*

Obec Rakovčík zasiela Výpis z uznesenia z verejného zasadnutia občanov obce č. 1/2017 zo dňa 05.05.2017, v ktorom berie na vedomie Správu o hodnotení a žiada:

- Znížiť riziko návalovej vody do obce vybudovaním protipovodňovej ochrany pred obcou (napr. záchytnou hrádzou), v obci regulovať Studený potok v rkm 0,856 – 0,986 na existujúcu reguláciu bezmenného potoka v obci a vyregulovať prítok do Studeného potoka spod vybudovaného mosta v km 32,595 cesty R4. tieto potoky sa nachádzajú v strede obce. Obec má problém s povodňami, nakoľko všetka voda steká z k.ú. Šarišský Štiavnik, Beňadikovce a Baňa. Zároveň žiadame o informáciu spôsobu odvodnenia z cesty R4 v katastri obce a z k.ú. Beňadikovce.
- Preložiť zdroj pitnej vody, ktorý sa nachádza pod mostom v km 32,595 cesty R4 nad most, aby nebola poškodená kvalita pitnej vody pre obyvateľstvo obce (studňa zásobuje 1/3 obyvateľstva obce).
- Uskladnenie výkopovej zeminy komunikovať s obcou.
- Obnovu poškodených ciest a terénu.
- Vybudovanie protipožiarnej cesty ponad cestu R4.

Obec Šarišský Štiavnik, Obecný úrad č. 65, 090 42 Okrúhle *(list č. SŠ-2017/134-OcÚ-003 zo dňa 11.05.2017)*

Obec dala nasledovné stanovisko:

Od km 29,5 km po km 29,8 žiadajú zahrnúť do projektovej dokumentácie protihlukovú stenu z dôvodu predídenia hlukových problémov z rýchlostnej cesty R4 v danom úseku.

Na podnet občanov obce Šarišský Štiavnik trasu rýchlostnej cesty R4 pozdĺž obce Šarišský Štiavnik od km 28,0 po 30,0 presunúť cca 200 m od plánovacej trasy od obce z dôvodu pitnej vody (súkromných studní občanov obce).

Okresný úrad Bardejov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov *(list č. OU-BJ-OSZP 2017/004883-002 zo dňa 11.05.2017)*

Uvádza, že v súčasnosti nie je jednoznačne možné posúdiť významnosť identifikovaných vplyvov na povrchové a podzemné vody.

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie žiadajú, aby boli zapracované nasledovné podmienky:

- v celkovej situácii vyznačiť Q_{100} ročnú vodu, v prípade potreby navrhnúť adekvátnu ochranu daného územia pred povodňami;
- pokračovať v posúdení infraštrukturálneho projektu podľa požiadaviek rámcovej smernice o vodách.

Prešovský samosprávny kraj, odbor regionálneho rozvoja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov *(list č. 01922/2017/ODDUPZP-5 zo dňa 11.05.2017)*

Prešovský samosprávny kraj uvádza, že trasovanie nie je v súlade s platným územným plánom veľkého územného celku Prešovského kraja, konkrétne trasovanie v katastrálnych územiach Kračúnovce a Lipníky, ale z dôvodu spracovania nového územného plánu regiónu bude navrhované trasovanie zapracované.

Správu o hodnotení berú na vedomie.

Obec Matovce, 090 42, okr. Svidník *(list zo dňa 12.05.2017)*

Obec súhlasí s výstavbou červeného variantu č. 1 s týmito pripomienkami:

- obec nesúhlasí s tým, že cesta – most je vedená v tesnej blízkosti rodinných domov, preto požadujú preložiť cestu vyššie do poľa na úseku č. 20 v KÚ Matovce;
- po dĺžke obytnej zóny požadujú vybudovať protihlukové steny;
- obec navrhuje, aby vzdialenosť rýchlostnej cesty od intravilánu obce bola minimálne 300 metrov;
- obec nesúhlasí s prejazdom stavebných mechanizmov po obecnej komunikácii;
- obec navrhuje riešiť odtok dažďových vôd kanálom.

Okresný úrad Bardejov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov *(list č. OU-BJ-OSZP 2017/004752-002 zo dňa 12.05.2017)*

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny nemajú k zámeru navrhovanej činnosti pripomienky.

Okresný úrad Bardejov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov *(list č. OU-BJ-OCDPK 2017/004783-002 zo dňa 12.05.2017)*

Odporúčajú výstavbu variantu č. 1 s modifikovanou trasou pri obci Lužany pri Topli, aj keď nebola akceptovaná nimi predložená pripomienka prepojenia obcí okresu Bardejov prostredníctvom križovatky z cesty III/3533, ktorá je pre okres Bardejov významnejšou komunikáciou a jej parametre sú vyhovujúcejšie ako je navrhované prepojenie obcí okresu z cesty III/3500 resp. z cesty III/3502 cez mimoúrovňovú križovatku Kuková.

Okresný úrad Bardejov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov *(list č. OU-BJ-OSZP 2017/004798-002 zo dňa 12.05.2017)*

Z hľadiska záujmov odpadového hospodárstva nemá pripomienky ku správe o hodnotení.

Obec Lipníky, Obecný úrad Lipníky 100, 082 12 Kapušany *(list č. OcU-LI-86/2017-1 zo dňa 15.05.2017)*

K správe o hodnotení má tieto pripomienky:

- žiada v km 4,235 most nad železničnou traťou zriadiť protihlukové steny zo strany obce Lipníky;
- následne, za uvedeným mostom, ak je to možné, posunúť trasovanie rýchlostnej cesty ďalej od obce Lipníky, pretože v časti obce Lipníky Taľka sa uvažuje s individuálnou bytovou výstavbou v smere rýchlostnej cesty.

Obec Chmeľov, Obecný úrad Chmeľov, Chmeľov č. 89, 082 15 Chmeľov *(list č. CHV-2017/156-002-OcÚ zo dňa 15.05.2017)*

Nemá výhrady k správe o hodnotení.

Obec Soboš, Soboš 12, 090 42 Okrúhle, okres Svidník *(list č. 19/5/2017 zo dňa 15.05.2017)*

Obec žiada:

- znížiť vplyv hluku v obci vybudovaním protihlukovej steny celým katastrom obce;
- realizovať výstavbu cesty čo najďalej od obytnej zóny obce, navrhujú posun výstavby cesty v maximálnej možnej miere čo najďalej od obce;
- zvážiť preložku jestvujúcej cesty I/21, nakoľko v tomto úseku sa nachádza vodný zdroj Starina.

Obec Brezov, Obecný úrad v Brezove, Brezov 21, 087 01 Giraltovce *(list č. 55/2017-003 zo dňa 15.05.2017)*

Obec Brezov zastáva názor, že tým, že sa cesta III/3533 Bardejov – Giraltovce priamo nenapája na R4, bude dochádzať k zvyšovaniu spotreby pohonných hmôt, čo bude mať za následok negatívny vplyv na životné prostredie. Obyvatelia, ktorí budú prichádzať po ceste III/3533 (cca 6 000 – 8 000 obyvateľov), budú sa musieť napájať na R4 prostredníctvom MÚK Giraltovce resp. MÚK Kuková. Ak sa rozhodnú napojiť prostredníctvom MÚK Giraltovce, budú musieť prejsť niekoľko kilometrov (cca 6 km) navyše a zároveň budú prechádzať cez mesto Giraltovce. V prípade, ak sa rozhodnú napojiť prostredníctvom MÚK Kuková budú musieť prejsť niekoľko kilometrov (cca 2 km) navyše a zároveň budú prechádzať cez mesto Giraltovce a obce Kračúnovce a Lúčka.

Zároveň obec Brezov žiada, aby sa v úseku R4 (cca 19 km) prijali také opatrenia, ktoré zabezpečia, že prevádzka nebude mať negatívny vplyv na kvalitu životného prostredia pre obyvateľov obce Brezov, ktorí žijú v časti „Pusté“.

Obec Nemcovce, Obecný úrad č. 93, 082 12 Kapušany *(list č. 67/2017 zo dňa 16 05.2017)*

Navrhujú, aby sa v ďalších stupňoch spracovania projektovej dokumentácie uvažovalo so zvýšením prechodovej výšky existujúceho železničného podjazdu pred vstupom do obce. Železničný podjazd – most v km 46,024 železničnej trate Strážske – Prešov má nedostatočný výškový prechodový profil (3,5 m). Projektovaný mostný objekt na rýchlostnej ceste R4 v km 3,145 nad štátnou cestou III/3436 a bezmenným potokom pred vstupom do obce, ktorý bude vybudovaný tesne pred existujúcim železničným podjazdom, bude mať prechodovú výšku 4,5 – 4,8 m.

Obec Okrúhle, Okrúhle 131, 090 42 *(list zo dňa 17.05.2017)*

Navrhovaná trasa v kilometri 25,0 prechádza východnou časťou lesoparku Kerta, ktorý je lesom osobitého určenia podľa § 14 ods. 2 písm. c zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch a zároveň je vyhlásený obcou Okrúhle ako obecné chránené územie „Lesopark Kerta“. Obec Okrúhle navrhuje posunúť trasu R4 východnejšie, tak aby oblúkom obišla obecné chránené územie „Lesopark Kerta“ pomedzi lesné porasty.

Obvodný banský úrad v Košiciach, Timonova 23, 040 01 Košice *(list č. 420-1108/2017 zo dňa 17.05.2017)*

Nemá pripomienky k správe o hodnotení za podmienky rešpektovania chráneného ložiskového územia „Kapušany“, ktorým sa zabezpečuje ochrana výhradného ložiska bentonitu proti znemožneniu alebo sťaženiu jeho dobývania.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Regionálne centrum ochrany prírody v Prešove, Hlavná 93, 080 01 Prešov *(list č. RCOP PO/488-002/2017 zo dňa 18.05.2017) – list zaslaný elektronicky Štátnej ochrane prírody a krajiny v Banskej Bystrici, tvorí podklad stanoviska Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcie ochrany prírody, biodiverzity a krajiny*

Regionálne centrum ochrany prírody v Prešove odporúča z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny správu o hodnotení dopracovať v zmysle uvedených pripomienok v liste.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny uvádzajú mnohé nedostatky týkajúce sa CHA Radomská slatina, významných mokraďných plôch (chýbajúce údaje v úsekoch medzi obcami Lada – Nemcovce – Lipníky, Matovce – Soboš – Valkovce – Okrúhle – Radoma – Šarišský Štiavnik), záberu jednotlivých typov biotopov pri prekládkach a úpravách vodných tokov, chránených druhov rastlín národného významu: šafran karpatský (*Crocus heuffelianus*) a kruštíka močiarneho (*Epipactis polustris*), posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na všetky identifikované územia sústavy Natura 2000 (t.z. nielen na SKCHVU025 slanské vrchy, ale aj SKCHVU011 Laborecká vrchovina, SKUEV0322 Fintické svahy a SKUEV0048 Dukla), kumulatívnych vplyvov, kde sa hodnotila iba výstavba rýchlostných ciest), migračných bariér, chýbajúcich biocentier, biokoridorov, geofondových plôch a interakčných prvkov (RBc Jedlinky, RBc Petič, NBk Ondava – Ladomírka, RBk Hradisko, RBk Sekčov – Petič, RBk Lysá hora – Petič, SK 19 Soroška, SK 20 Vichter, SK 21 Grúnik, SK 22 Lysá hora, PO Mokraď pri Kapušanoch, PO Nemcovce, IP Grúnik), vplyvov na vegetáciu, vplyvov na brehové porasty, výrubu drevín rastúcich mimo lesa, vplyvov na chránené druhy rastlín, vplyvov na migračné trasy veľkých šeliem, vplyvov na PR Radomka a jej ochranné pásmo, vplyvov na chýbajúce prvky ÚSES, kritérií na porovnanie variantov činnosti (odporúčajú doplniť kritérium likvidácie populácií chránených druhov rastlín.

Navrhované opatrenia navrhujú doplniť o nasledovné:

- viac konkretizovať niektoré z navrhovaných opatrení, aby boli merateľné a kontrolovateľné a ako také by ich bolo možné zohľadniť v podmienkach pri následnom povoľovaní navrhovanej činnosti, napr. v prípade opatrenia „minimalizovať zásah do brehových porastov“ uviesť akým spôsobom, prípadne kvantifikovať alebo pri opatrení „vyhnúť sa devastácii brehov“ uviesť akým spôsobom, napr. konkrétne technické a iné riešenie;
- pri opatrení, ktoré sa týka vegetačných úprav svahov komunikácie, tunelových portálov, ... neodporúčajú výsadbu drevín, pretože tie môžu lákať niektoré druhy živočíchov a ich predátorov a tým sa bude zvyšovať riziko kolízií s motorovými vozidlami, odporúčajú tieto zatrávniť a následne udržiavať pravidelným kosením;
- náhradnú výsadbu drevín odporúčajú smerovať skôr do okolia navrhovanej trasy (výsadba vetrolamov, remízok a pod.) a vytvárať tak plochy, ktoré skôr odlákajú živočíchy od telesa cesty;
- stromy pozoruhodných biometrických parametrov nachádzajúce sa v blízkosti stavby vopred identifikovať a chrániť pred mechanickým poškodením počas výstavby primeraným debnením alebo iným spôsobom;
- opatrenie navrhované za náhradu resp. zvýšenie plochy biotopov, ktoré budú dotknuté navrhovanou činnosťou, nemôže byť postavené na zvážení vlastníkov či obhospodarovateľov dotknutých pozemkov, musí byť určené predovšetkým navrhovateľovi činnosti, aby v rámci rozpočtu stavby zahrnul finančné prostriedky na zainteresovanie vlastníkov / obhospodarovateľov pre realizáciu takéhoto opatrenia;
- o opatrenia vyplývajúce identifikácie chránených druhov rastlín, migračných bariér.

Návrh monitoringu navrhujú doplniť:

- do monitoringu flóry zahrnúť aj plochy, na ktorých sa zrealizuje transfer chránených druhov rastlín, najmä šafranu karpatského, v prípade, že sa nebude dať vyhnúť jeho lokalitám;
- monitoring migračných trás veľkých šeliem.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28 B, 974 01 Banská Bystrica *(list č. ŠOP SR/744-006 /2017 zo dňa 18.05.2017)*

Nedostatky správy o hodnotení z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny sú podstatné a závažné a je nevyhnutné ich odstrániť ešte pred vydaním záverečného stanoviska a dopracovanie doň zahrnúť.

Závažné pripomienky sa týkajú Vplyvov na faunu, flóru a ich biotopy (členenie tejto časti je neprehľadné až nezrozumiteľné, absentuje vyhodnotenie vplyvov na migračné trasy živočíchov, namiesto vplyvov na brehové porasty je uvedená ich všeobecná charakteristika, namiesto vplyvov na lesné ekosystémy je uvedený vplyv na lesné a poľovné hospodárstvo, chýbajúce vyhodnotenie plochy a funkcie drevín rastúcich mimo lesa), zasiahnutia migračných trás živočíchov, fragmentácie územia a jej vplyvu na živočíchy.

Priložené primerané posúdenie považujú za nedokončené, nesúhlasia s identifikáciou dotknutých území sústavy Natura 2000.

Nesúhlasia s konštatáciou, že zámer zlepší situáciu z hľadiska migračných trás živočíchov, naopak v území vznikne nová oveľa výraznejšia bariéra.

Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov *(list č. OU-PO-OSZP1-2017/019235-04 zo dňa 18.05.2017)*

Upozorňujú na nedostatky správy o hodnotení v častiach týkajúcich sa bioty a primeraného hodnotenia.

Navrhované pripomienky žiadajú doplniť:

- pri výstavbe a realizácii akýchkoľvek stavebných objektov na plochách biotopov európskeho alebo národného významu alebo v ich blízkosti, je potrebné časti plôch týchto biotopov v teréne vyznačiť / ohraničiť napr. prenosným oplotením, a to z dôvodu, aby realizačnými prácami súvisiacimi s výstavbou, neprišlo k zbytočnému poškodzovaniu tých častí plôch biotopov, ktoré nebudú / nemusia byť priamo stavbou zničené (zastavané) obdobne zabezpečiť i ochranu stromov, ktoré nemusia / nebudú odstránené a nachádzajú sa v blízkosti trasy cesty resp. staveniska;
- dokumentáciu pre stavebné povolenie včas predložiť na ŠOP SR za účelom, aby na jej základe boli v teréne presne zidentifikované časti plôch stavbami zasiahnutých biotopov a časti plôch biotopov, ktoré bude potrebné v teréne vyznačiť / ohraničiť napr. prenosným oplotením za účelom zabránenia ich poškodzovaniu;
- zabezpečiť vybudovanie dostatočne širokých ekoduktov pre zver v miestach, kde je cesta v záreze a pretína zistené terestrické migračné trasy;
- súhlas na zásah do biotopov a na zmenu stavu mokrade požiadať pred vydaním územného rozhodnutia / stavebného povolenia na príslušnom orgáne ochrany prírody.

Slovenská uhoľná spoločnosť, spol. s.r.o., Podhrabina 269, 082 15 Chmeľov *(list. zo dňa 26.05.2017)*

Slovenská uhoľná spoločnosť , spol. s.r.o. nesúhlasí s realizáciou rýchlostnej cesty R4 v úseku, ktorým by mala táto cesta prechádzať cez areál pre chov športových koní, ktorý je v jej vlastníctve.

Plánovaná cesta sa dotkne dvoch hospodárskych stavieb a to stavby hnojiska a stavby vlnitej betónovej dráhy, ktorá slúži k výcviku a rehabilitácii športových koní za hospodárskou budovou, ktorú NDS, a.s. uvádza ako poslednú budovu vo vzdialenosti 100 m od plánovanej výstavby mosta.

Preto navrhujú, aby rýchlostná cesta bola realizovaná tak, aby obišla areál pre chov športových koní v ich vlastníctve a nesúhlasia s uvedeným premostením.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava *(list č. 5176/2017-6.3, 24064/2017 zo dňa 29.05.2017)*

Stotožňujú sa s odborným stanoviskom ŠOP SR č. ŠOPSR/744-007/2017 zo dňa 18.05.2017, čím súhlasí so stanoviskom územne príslušného organizačného útvaru ŠOP SR, Regionálneho centra ochrany prírody v Prešove č. RCOPPO/488-002/2017 zo dňa 18.05.2017 a žiada správu o hodnotení dopracovať.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok podľa § 36 zákona vypracovala doc. RNDr. Katarína Pavličková, CSc. zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 157/97-OPV v júli 2017.

Posudok obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti, vrátane návrhu záverečného stanoviska. Posudzovateľka vypracovala odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení vrátane príloh, doručených stanovísk k správe o hodnotení, rozsahu hodnotenia, zápisov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, dodatočných informácií ako aj na základe vlastných zistení.

Konštatovala, že správa o hodnotení po formálnej a obsahovej stránke zodpovedá požiadavkám špecifikovaným prílohou č. 11 zákona a rozsahom hodnotenia. Prílohy sú spracované dobre až na Posúdenie miery adaptácie projektu na budúce možné účinky zmeny klímy, ktoré zahŕňa príliš veľa teoretických informácií. Správa o hodnotení je spracovaná na veľmi dobrej úrovni poznania lokalizácie projektu, ktorá mohla byť do jej spracovania lepšie premietnutá, a to najmä v obrazovej a grafickej rovine. V analytických aj syntetických kapitolách je spracovaná na dobrej odbornej úrovni. Využívajú sa v nej všetky vypracované prílohy ku správe. K správe o hodnotení má určité výhrady, keď za najvýznamnejšie považuje nedostatky týkajúce są identifikácie vplyvov z hľadiska ochrany prírody, krajiny, priestorového vyjadrenia vplyvov a porovnania modifikovaných trás variantu 1 červeného.

Vplyvy na životné prostredie sú rozpracované podľa zložiek životného prostredia, keď vplyvy sú v niektorých častiach spracované pomerne obecne bez využitia poznatkov územia, ktoré autori majú (vplyv są často obmedzuje na súpis toho, čo má byť ovplyvnené a nie na samotné vplyvy). Opakované informácie o umiestnení objektov v trase rýchlostnej cesty pôsobia v tejto kapitole nevhodne. Priestorová syntéza vplyvov mala byť rozdelená na vplyvy počas výstavby a prevádzky, a to v textovej aj grafickej časti (mapa vplyvov a opatrení).

Porovnanie variantov je robené na jednostupňovej úrovni, t.z. nie je dodržané delenie na vplyvy počas výstavby a prevádzky navrhovaného úseku rýchlostnej cesty R4. Zároveň v jeho slovnom vyjadrení pri tabuľkách 106 - 119 úplne absentuje hodnotenie oboch modifikovaných variantov, to sa objavuje v modifikácii pri obci Lužany pri Topli až pri číselnom hodnotení v tabuľkách 120 a 121. Preto nie je ani objasnené iné číselné hodnotenie pri tejto modifikovanej trase v prípade vplyvov hluku a imisií. Zaradenie slovného hodnotenia modifikovanej trasy pri Stročíne na konci kapitoly považuje za nevhodné. Podľa nej malo byť na začiatku kapitoly, pretože potom by bolo čitateľovi zrejmé, prečo táto modifikácia nie je uvedená v tabuľkách 106 – 121.

Čo sa týka kvality grafických príloh, mapy tvoria neoddeliteľnú súčasť dokumentácie a ich výpovedná hodnota je dostatočná v rámci mapy súčasného stavu. Naopak mapa vplyvov a opatrení zahŕňa síce významné negatívne vplyvy, ale nie je spracovaná v mierke, ktorá by dala obraz o ich presnejšej lokalizácii.

Z hľadiska splnenia podmienok určených v rozsahu hodnotenia konštatovala, že všeobecné a špecifické podmienky uvedené v rozsahu hodnotenia boli v správe o hodnotení rozpracované v intenciách súčasných poznatkov z domácich, zahraničných zdrojov ako aj vlastného výskumu.

Záverom uviedla, že z posúdenia predmetnej správy o hodnotení, stanovísk, verejných prerokovaní a vlastného zisťovania nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval navrhovanú činnosť a že navrhovaná činnosť je reálna.

Navrhuje činnosť odsúhlasiť vo variante č. 1 červenom s navrhovanou modifikáciou trate pri obci Lužany pri Topli.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

V posudzovanej dokumentácii sú uvedené predpokladané vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia (v kapitole C.III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane zdravia a odhad ich významnosti). Spracované sú požiadavky o vstupoch, údaje o výstupoch a posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia. Kladné (pozitívne) a záporné (negatívne) vplyvy činnosti počas výstavby a prevádzky sú spracované v správe o hodnotení kvalitne a preto ich do posudku vo veľkej miere preberám. Uvádzanie vplyvov počas likvidácie by bolo kontraproduktívne.

Vplyvy navrhovanej činnosti sú hodnotené pre variant 1 červený, s prípadnou odlišnosťou v rámci modifikovaných trás.

Vplyvy na obyvateľstvo

Priamym vplyvom prevádzky navrhovanej činnosti budú vystavení obyvatelia dotknutých obcí. Navrhovaný variant sa dotýka 25 sídel, ktoré obývalo v roku 2015 28 128 obyvateľov. Výstavbou rýchlostnej cesty podľa navrhovaného variantu dôjde k odľahčeniu cestných komunikácií I/18 a I/21 približne o 75 % dopravy. Nepriamo budú pozitívne ovplyvnení aj užívatelia navrhovanej rýchlostnej cesty, ktorí nebývajú v hodnotenom území. Zrýchli sa prejazd územím, dôjde k poklesu spotreby pohonných hmôt a zvýši sa bezpečnosť cestnej premávky v celom úseku stavby.

Vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú prevažne vo fáze výstavby, budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po prístupových komunikáciách, vrátane prejazdov cez dotknuté obce. Obyvateľstvo tak bude dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku, prašnosti a tiež produkcii dopravných emisií. V miestach, kde sa trasa navrhovanej cesty približuje k dotknutým obciam, môže byť obyvateľstvo vystavené zvýšenému hluku a prašnosti priamo z priestoru, kde sa budú stavebné aktivity uskutočňovať. Za najvýznamnejšie faktory môžu byť považované zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov (mosty) ako aj dopravné obmedzenia na existujúcej dopravnej sieti.

Po sprevádzkovaní navrhovanej činnosti bez realizácie potrebných opatrení možno očakávať významné negatívne vplyvy obdobného charakteru, aké dlhodobo pretrvávajú už v súčasnosti (najmä hluk). Pri zrealizovaní všetkých opatrení môže navrhované vybudovanie rýchlostnej cesty R4 čiastočne zlepšiť súčasnú nepriaznivú situáciu v kvalite a pohode života dotknutého obyvateľstva, čo bude prínosom tejto investície.

Hluková štúdia potvrdila, že výstavbou rýchlostnej cesty sa nepredpokladá výrazný zásah do akustického komfortu obytného územia, ktorý by sa nedal riešiť primárnymi protihlukovými opatreniami. Podľa hlukovej štúdie je reálny predpoklad prekračovania prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku v obciach: Lada, Nemcovce, Lužany pri Topli, Radoma, Stročín. Odsun trasy v blízkosti obce Lužany pri Topli v prípade modifikácie trasy červeného variantu má priaznivý dopad na expozíciu obyvateľov hlukom z rýchlostnej cesty. V rámci technického riešenia návrhu protihlukovej steny bude možné budovať stenu nižšiu o 0,5 m.

Pohoda a kvalita života obyvateľov bude výraznejšie narušená najmä počas obdobia výstavby cesty, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom v tých častiach záujmového územia, ktoré budú ovplyvňované obmedzovaním dopravy a ťažkou nákladnou dopravou pozdĺž prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. Využívanie jestvujúcich ciest bude závisieť od zdrojov materiálov a budú taktiež závisieť od výberu dodávateľa stavby. Predpokladá sa, že počas výstavby budú využívané súčasné komunikácie I., II. aj III. triedy a aj poľné cesty v čo najkratších vzdialenostiach. Obyvatelia budú musieť pretrpieť počas výstavby najmä časté prejazdy nákladných vozidiel, ktoré sprevádza hluk, emisie znečisťujúcich látok, zápach, často dopravné obmedzenia pri výjazde a vjazde na stavbu. V blízkosti samotného staveniska je to najmä hluk motorov stavebných strojov a stavebnej činnosti.

Počas prevádzky rýchlostná cesta vedená v blízkosti zastavaného územia (najviac ovplyvnené obce sú Lada, Nemcovce, Lipníky, Rakovčík), na násypoch, mostných objektoch, s protihlukovými stenami a s oplotením, vytvára líniovú bariéru. Táto bariéra môže byť fyzického charakteru alebo optická a psychologická, keď technické riešenie umožňuje prepojenie prostredníctvom mostných objektov a preložiek ciest ponad rýchlostnú cestu, ale vizuálne pôsobí ohraničujúco a priestor limituje. V niektorých jednotlivých prípadoch situovanie rýchlostnej cesty negatívne ovplyvní kvalitu bývania vzhľadom na blízkosť obývaných objektov. Na druhej strane pozitívom je, že stavba nevytvára deliaci (bariérový) prvok vo vnútri zastavaného územia.

Z dôvodu presmerovania tranzitnej dopravy na rýchlostnú cestu sa zlepší kvalita životného prostredia v dotknutých obciach z hľadiska hluku a znečistenia ovzdušia a zároveň sa zvýši bezpečnosť chodcov a cyklistov z dôvodu poklesu intenzity dopravy. Výstavbou protihlukových opatrení sa zabráni prekročeniu nadlimitného hluku v obytnej zástavbe a eliminuje sa aj imisná záťaž územia

Z emisnej štúdie vyplýva, že obyvatelia v okolí dopravnej trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy. Podľa modelu výpočtu emisií prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší, akými sú oxidy dusíka alebo tuhé častice, v obytnej zóne nie sú

prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach. Koncentrácie znečisťujúcich látok v obytnej zóne sú podľa výsledkov emisnej štúdie hlboko pod platnými hygienickými limitmi, a teda všetky preverené úseky v rámci riešeného variantu rýchlostnej cesty R4 spĺňajú imisné limity.

Výstavba navrhovanej činnosti bude mať pozitívny vplyv z hľadiska nezamestnanosti, pretože poskytne nové pracovné príležitosti pre niekoľko desiatok ľudí, a to najmä v robotníckych profesiách. Robotníci nájdu prácu v prípravných fázach ako aj pri pomocných terénnych, stavebných a montážnych prácach. Tento vplyv je hodnotený ako dočasný - krátkodobý, nakoľko bude pôsobiť iba počas niekoľkých mesiacov výstavby.

Počas prevádzky sa ekonomické efekty prejavia predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku rýchlostnej cesty R4 poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb. Sociálne efekty sa prejavia u užívateľov rýchlostnej cesty R4 zvýšením ich bezpečnosti so súčasným znížením negatívnych účinkov na životné prostredie.

Počas výstavby sa v súvislosti so stavebnými prácami neočakávajú také vplyvy na obyvateľstvo, ktoré by ovplyvnili jeho zdravotný stav. Samotné stavebné práce sa budú odohrávať vo voľnej krajine mimo intravilánov sídel. Dotknuté obce budú dotknuté dopravou súvisiacou s výstavbou, ktorá bude produkovať zvýšený hluk, prašnosť a emisie, a to najmä v prípade nepriaznivých veterných pomerov. Tieto vplyvy budú dočasné a nepravidelné a spôsobia zníženie pohody a kvality života dotknutého obyvateľstva, bez ovplyvnenia zdravotného stavu.

Zdravotné riziká počas prevádzky súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou, vibráciami a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky.

Výrazným pozitívom navrhovanej činnosti je zníženie rizika nehôd.

Celkové hodnotenie:
Negatívne vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby sú významné, dočasné.
Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby sú málo významné, dočasné.
Negatívne vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú významné, pričom modifikovaná trasa pri Lužanoch pri Topli je výhodnejšia z hľadiska emisií hluku.
Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sú významné.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a reliéf

Medzi priame a nepriame vplyvy na horninové prostredie a reliéf možno vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Všetky tieto vplyvy môžu byť charakterizované ako trvalé a dlhodobé.

Najvýznamnejší zásah do horninového prostredia a reliéfu bude predstavovať etapa výstavby, kedy bude odstránený pôdny kryt a môže dochádzať k degradácii hornín a reliéfu.

Keďže sa jedná o územie s najväčším plošným výskytom zosuvov v rámci Slovenska nie je možné sa všetkým zosuvným svahom v rámci navrhovanej činnosti vyhnúť. V miestach existujúcich svahových deformácií môžu aj malé zásahy vyvolať nestabilitu horninového prostredia. Najmenšie vplyvy budú v úsekoch vedených nízkym násypom a mostnými objektmi. Najrizikovejším úsekom vedenia trasy je územie medzi obcou Lužany pri Topli a mestom Giraltovce, kde sa uvažuje i s modifikáciou trasy. V tomto úseku prechádza navrhovaná rýchlostná cesta plošne rozsiahlym územím, postihnutým svahovými deformáciami – zosuvmi plošného a prúdového tvaru a potenciálnymi zosuvmi plošného tvaru. Stavba rýchlostnej cesty si v tomto úseku vyžiada náročné technické riešenie. Medzi návrhy opatrenia v tomto úseku patrí potreba viesť cestu mostným objektom (estakáda), overiť šmykové plochy v doplňujúcich profiloch, pri prechode do zárezu vybudovať klincovaný, resp. kotvený zárubný múr a vybudovať odvodňovacie subhorizontálne vrty a drenážno-stabilizačné rebrá.

Výstavba rýchlostnej cesty predovšetkým v zárezových úsekoch ovplyvňuje reliéf a môže ovplyvňovať horninové prostredie aktiváciou geodynamických procesov Erózia a zvetrávanie môžu vzniknúť pri zemných prácach po odstránení krycej vrstvy, predovšetkým v svahovitých územiach Ondavskej vrchoviny. Vplyv má dlhodobý vývoj a možno ho zmierniť vhodnými opatreniami - ochranný prísyp, vybudovanie zárubných múrov, Eko-múrov a pod.

Počas prevádzky by sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nemal prejaviť.

Počas prevádzky môže pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do horninového prostredia, čo možno charakterizovať ako havarijný stav, ktorý však je možné predpokladať už aj v súčasnosti.

V dotknutom území nie je predpoklad významného vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty na nerastné suroviny v územiach ložísk nerastov a v určených prieskumných územiach. K priamemu stretu navrhovaného variantu s územím ložiskovej ochrany prichádza v k.ú. Mestisko, kde navrhovaná činnosť kríži nevýhradné ložisko nerastov s ID číslom 4404 - Mestisko vo východnejšej tretine vymedzeného územia, keď tu bude narušená kontinuita územia ložiskovej ochrany

Celkové hodnotenie:
Vplyvy na horninové prostredie počas výstavby sú významné.
Vplyvy na horninové prostredie počas prevádzky sú nevýznamné.
Vplyvy na reliéf počas výstavby a prevádzky sú málo významné.
Vplyvy na geodynamické javy počas výstavby a prevádzky sú málo významné.
Vplyvy na nerastné suroviny počas výstavby aj prevádzky sa v zásade nepredpokladajú (s výnimkou nevýhradného ložiska nerastov s ID číslom 4404 – Mestisko).

Vplyvy na klimatické pomery

Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty a prejavy klimatických zmien sú prepojené a navzájom sa podmieňujú. Na jednej strane výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty prispieva k vzniku klimatických zmien a na druhej strane prejavy a dôsledky klimatických zmien ovplyvňujú návrh a prevádzku rýchlostnej cesty. Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty bude mať vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to:

- zmenou odtokových pomerov;
- zrýchlením výparu zrážkových vôd;
- prehrievaním telesa komunikácie;
- zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby.

Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti, ktoré prispievajú ku zmene klímy sú:

a) Odstránenie vegetačného krytu: V rámci prípravy územia pred realizáciou stavby dochádza k odstráneniu porastov v trase trvalých a dočasných záberov stavby. V zábere stavby sú súvislé stromové porasty lesných komplexov ako aj rozptýlená nelesná vegetácia, líniové porasty - sprievodné porasty vodných tokov, kanálov a ciest a iná krajinotvorná vegetácia – remízy na poľnohospodárskych plochách a pod. Odstránením vegetácie dochádza k znižovaniu jej plošnej výmery, čím je znemožnené plnenie dôležitých funkcií v ekosystéme – tvorba kyslíka a eliminácia oxidu uhličitého, pôsobenie na teplotu vzduchu, zabraňovanie prehrievaniu pôdy, ovplyvňovanie kolobehu vody tak, že spomaľuje odtok a umožňuje dokonalejšie vsakovanie do pôdy a zvyšuje vlhkosť vzduchu. V súvislých lesných porastoch sa výrubom drevín a výstavbou komunikácie vytvára v doteraz prevažne mierne vlhkých komplexoch kontrastný koridor so zmenenou mikroklímou, v ktorom sa vplyvom väčšieho sucha, tepla, menšej vlhkosti a iného prúdenia vzduchu šíria cudzorodé organizmy a tým sa oslabuje stabilita systému.
b) Budovanie spevnených plôch: Asfaltový povrch rýchlostnej cesty, veľkého odpočívadla, preložiek ciest, spevnené plochy stavebných dvorov – všetky tieto stavby a súčasti stavby budú kumulovať a generovať teplo v bezprostrednom koridore stavby, čím bude dochádzať k prehrievaniu lokality a k zmene mikroklímy. Tento stav môže mať negatívny vplyv hlavne na biotopy viazané na pôdnu a vzdušnú vlhkosť.
c) Rozsiahle zemné práce: Odstránenie vegetačného krytu, vytváranie hlbokých zárezov, môže spôsobiť zosuvy pôdy a nestabilitu horninového prostredia. Tieto účinky môžu znásobiť svoj vplyv predovšetkým v čase prívalových dažďov.
d) Prevádzka na rýchlostnej ceste: Produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Výstavba novej komunikácie v novej polohe znamená presun znečistenia ovzdušia z dopravy z lokalít husto obývaných obyvateľstvom do krajiny. Z hľadiska obyvateľstva je to priaznivejšie, ale z hľadiska krajiny, vegetácie a živočíšstva to znamená distribúciu znečistenia do širšieho územia a do častí, v ktorých sa takýto druh znečistenia dovtedy nevyskytoval.

e) Odvodnenie rýchlostnej cesty: V čase intenzívnej zrážkovej činnosti bude dochádzať k dynamickému odtoku zrážkovej vody z povrchu vozoviek a k prudkému zvýšeniu prietokových stavov v recipientoch. Výstavbou rýchlostnej cesty sa zvýši podiel spevnených plôch v krajine na úkor poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. To má vo všeobecnosti za následok zvýšenie odtoku vody z krajiny znemožnením vsakovania vody. Výstavbou kanalizácie rýchlostnej cesty sa zrážková voda odvedie cez prečisťovacie systémy do recipientu. To na jednej strane umožňuje zachytiť prípadné havarijné znečistenie pôdy a vody, na strane druhej však dochádza k rýchlemu odvedeniu vody z územia a pri vysokých zrážkach aj k preťažovaniu recipientu.

Celkové hodnotenie:
Vplyvy na klimatické pomery počas výstavby sú nevýznamné.
Vplyvy na klimatické pomery počas prevádzky sú málo významné.

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby sa očakávajú dočasné nepriaznivé vplyvy v dôsledku prejazdov mechanizmov a samotných prác na staveniskách vo forme:

- zvýšenia prašnosti a hlučnosti na prístupových cestách;
- zvýšeného podielu exhalátov z dopravy;
- zvýšenej prašnosti na staveniskách a v koridore výstavby počas stavebných prác, a to najmä v úsekoch na ornej pôde bez založených poľných kultúr.

Posudzovaná činnosť podľa emisnej štúdie nebude významne ovplyvňovať súčasnú kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Obyvatelia v okolí dopravnej trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy; prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený. Koncentrácie znečisťujúcich látok v obytnej zóne sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi.

Celkové hodnotenie:
Vplyvy na ovzdušie počas výstavby sú málo významné, dočasné.
Vplyvy na ovzdušie počas prevádzky sú málo významné, pričom modifikovaná trasa pri Lužanoch pri Topli je výhodnejšia.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Povrchové vody

Vplyvy na povrchové vody sa viažu iba na etapu výstavby s charakterom rizika. Predstavujú riziko znečistenia vodných tokov v súvislosti s:

- pohybom dopravných a stavebných mechanizmov po prístupových komunikáciách,
- dlhodobým výskytom stavebných mechanizmov na staveniskách.

Výstavbou rýchlostnej cesty R4 v navrhovanom riešení možno očakávať ovplyvnenie kvality i odtokového režimu povrchových vôd v území dotknutom stavebnou činnosťou súvisiacou s krížením, úpravou alebo dotykom s vodnými tokmi, vrátane vypúšťania odpadových vôd zo stavebnej činnosti. Z časového hľadiska môže byť vplyv dočasný krátkodobý a dlhodobý alebo trvalý.

Najväčšie potenciálne negatívne ovplyvnenie povrchových vôd v dotknutom území je predpokladané pri realizácii rozsiahlych úprav tokov, napríklad úprava toku Studeného potoka km 31 daného úseku R4 v dĺžke 1 581 m a pri budovaní mostov cez jednotlivé toky.

Rizikové môžu byť vplyvy spôsobené stavebnou činnosťou v kontakte s vodárenskými tokmi Topľa, Ondava, tie bude nutné obmedziť na nevyhnutnú dobu s využívaním preventívnych ochranných technických opatrení. Tento vplyv je možné hodnotiť ako dočasný a prevažne relatívne krátkodobý.

V úsekoch vodných tokov dotovaných drénovanými podzemnými vodami zo zárezov a stabilizovaných zosuvov bude dochádzať k miernemu zvýšeniu prietokov v kontaktných recipientoch. V danom prípade je očakávaná trvalá priaznivá zmena množstva a kvality povrchových vôd.

Relatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných mechanizmov. Najcitlivejšími sú z tohto hľadiska priestory vodných tokov, ohrozované prácami v ich blízkosti, príp.

priamymi prechodmi mechanizmov cez ne. Problémové môžu byť tiež obdobia zvýšených vodných stavov a intenzívnych zrážok.

Trasa vedená na vysokých násypových telesách v inundačnom území vodných tokov môže pôsobiť ako hrádza pri vysokých vodných stavoch riek. Na jednej strane môže chrániť územie „za cestou“ od záplav, ale na druhej strane zmenšuje plochu zátopového územia a záplavy územia medzi vodným tokom a cestou môžu mať vážnejšie následky. Trasa rýchlostnej cesty R4 je vedená inundačným územím vodných tokov Ladianka, Topľa, Radomka a Ondava. Na začiatku úseku je vedená súbežne s tokom Ladianka a traťou ŽSR v úseku km cca 1,0 – 4,0 na vysokom násype. V tomto úseku môže, vzhľadom na to, že v ostatných rokoch sa Ladianka pri vysokých zrážkach vylieva a spôsobuje škody, tvoriť trasa R4 prekážku v inundačnom území. Na tomto úseku je navyše len 5 malých mostných objektov. V km 16,0 – 17,0 križuje inundačné územie rieky Topľa mostom ponad rieku Topľa dĺžky 827,5 m. Trasa vedená na mostnom objekte netvorí prekážku v prípade výskytu záplav, umožňuje rozlievanie vody voľne do okolia. V inundácii potoka Radomka je v km 20,882 umiestnený veľký mostný objekt ponad Radomku dĺžky 567,5 m, v nasledujúcom cca 2 km úseku súbežnom s potokom Radomka sú umiestnené ďalšie 3 menšie mostné objekty. V tomto úseku môže rýchlostná cesta R4 tvoriť prekážku v inundačnom území, vzhľadom na to, že územie nie je obývané, obyvateľstvo nebude ohrozené. V úseku od km cca 34,0 – 35,0 trasa R4 prechádza cez inundačné územie rieky Ondava, ktoré prekonáva mostným objektom v km 34,450 dĺžky 606,5 m. Parametre mostného objektu umožňujú rozlievanie vody z rieky Ondava pri vysokých vodných stavoch.

Počas prevádzky vplyvy na povrchové vody reprezentuje ohrozenie kvality vôd, resp. nároky na odvádzanie odpadových vôd z prevádzky rýchlostnej cesty R4. Negatívne ovplyvnenie kvality povrchových vôd vodných tokov územia počas prevádzky rýchlostnej cesty R4 môže nastať v prípade výskytu vážnej havarijnej dopravnej situácie alebo i zimnou údržbou povrchu vozovky cesty solením a to vypúšťaním prečistených vôd z povrchového odtoku rýchlostnej cesty a spevnených plôch do vybraných recipientov pri nedostatočnom čistení, nepostačujúcom riedení (napríklad nepostačujúca kapacita recipientov, účinnosť, nefunkčnosť ORL). Vzhľadom na to, že všetky odpadové vody z prevádzky rýchlostnej cesty R4 budú prečisťované cez odlučovače ropných látok pred ich zaústením do tokov, vplyv na kvalitu povrchových vôd nie je predpokladaný.

Pozitívne vplyvy sa môžu prejaviť prítokmi čistých drénovaných podzemných vôd. Významné negatívne kvantitatívne vplyvy môžu vzniknúť v prípade povodňovej situácie, ktorá sa v danom regióne vyskytuje často. Využívané povrchové vodárenské zdroje môžu byť ohrozované vplyvom prevádzky navrhovanej rýchlostnej cesty a to predovšetkým v úseku trasy vedenom v ochrannom pásme vodárenského zdroja (napríklad zdroj Ondava – Kučín, OP III. stupňa km 30,120 - KÚ). Monitoringom povrchových vôd sa zistilo, že vo využívaných vodárenských tokoch sa aktuálne vyskytujú aj prekročenia medzných hodnôt pre kategóriu A3. Najčastejšie išlo o nadlimitný obsah hliníka, ktorý sa vyskytoval predovšetkým počas zvýšených vodných stavov. Nemožno teda vylúčiť ani kumulatívny vplyv znečistenia povrchových vôd niektorých vodných tokov.

Využívané vodárenské zdroje

Trasa rýchlostnej cesty R4 prechádza aj ochrannými pásmami II. stupňa - vonkajšia a vnútorná časť, zdrojov podzemnej vody pre Giraltovce - vŕtané studne GT2, GT3. V súčasnosti sa vodné zdroje nevyužívajú na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Navrhovaný variant rýchlostnej cesty prechádza ochranným pásmom v dĺžke 2 255 m v úseku trasy km 17,520 – 19,775. Pre zmenšenie rizika znečistenia vodných zdrojov ropnými látkami sa navrhuje vybudovať v kritickom úseku pozdĺžne odvodnenie vozovky rigolmi, dláždenými priekopami so zaústením do cestnej kanalizácie a prečistením vôd v lapačoch ropných látok. Z dôvodu zníženia rizika znečistenia týchto vodných zdrojov následkom dopravnej nehody je trasa v tomto úseku chránená zvodidlami s úrovňou zadržania I. po oboch stranách

U niektorých vodných zdrojov pre individuálne zásobovanie evidovaných SHMÚ môže vzniknúť riziko ovplyvnenia plytkých studní. V prípade vodného zdroja v k.ú. Rakovčík bude potrebné v ďalšom stupni projektovanej dokumentácie riešiť jeho ochranu resp. zabezpečiť náhradný vodný zdroj.

Podzemné vody

Vplyvy na podzemné vody sa takisto viažu na etapu výstavby a majú charakter rizika. Riziko pre podzemné vody a zdroje vody predstavujú možné úniky ropných látok zo stavebných mechanizmov, ale tiež zemné práce v úsekoch so zvýšenou hladinou podzemných vôd. Miera rizika vyplýva tiež z priepustnosti zvodnených vrstiev a prítomnosti nepriepustnejších krycích vrstiev.

Ovplyvnenie podzemných vôd môže počas výstavby nastať pri:

- zakladaní mostných objektov,
- hĺbení zárezov.

Z hľadiska režimu podzemných vôd rozhodujúci vplyv bude mať úsek trasy vedený v hlbokých zárezoch a v zosuvných územiach, kde dôjde k zmene smeru pohybu a úrovne hladiny podzemnej vody. Ďalším významným vplyvom na podzemnú vodu je realizácia mimoúrovňových križovatiek, mostných objektov, zárubných a oporných múrov, zriaďovanie stavebných dvorov a prístupových ciest.

Prístupové cesty tvoria komunikačné dopravné prepojenie od existujúcich ciest k stavebným dvorom a ďalej k jednotlivým stavebným objektom. Riziko predstavuje najmä možnosť prieniku znečistenia únikom pohonných hmôt z dopravy a stavebných mechanizmov jednak pri ich zriaďovaní ale hlavne pri využívaní počas výstavby rýchlostnej cesty, najmä pri krížení s vodnými tokmi a úprave koryta vodných tokov, prípadne prechode cez územie ochranných pásiem vodárenských zdrojov ako v oblasti mimoúrovňovej križovatky Giraltovce, kde je sieť prístupových ciest najrozsiahlejšia a riziko ohrozenia podzemnej vody i povrchovej vody značné vzhľadom na existenciu ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Giraltovce vnútorná i vonkajšia časť a úpravu troch vodných tokov (Fijašský, Brezovský, Skotlinský v km cca 18 -19).

Počas výstavby môže dochádzať aj k vplyvom na kvalitu podzemnej vody prienikom znečistenia, najmä v prípadoch, kde je hladina vody plytko pod terénom (úsek km 30,800-31,600, kde je cesta vedená úzkym údolím aluviálnej nivy potoka Rakovčík a hladina podzemnej vody bola overená v hĺbke 1,0 m).

V etape technickej štúdie z dostupných údajov sa predpokladá, že počas zakladania mostov vzhľadom na minimálnu plochu zásahu do útvarov podzemných vôd voči ploche samotných útvarov, je miera možného ovplyvnenia chemického a kvantitatívneho stavu zanedbateľná.

Počas hĺbenia zárezov môže byť miera ovplyvnenia chemického a kvantitatívneho stavu významnejšia vzhľadom na to, že dôjde k plošne väčšiemu zásahu do prostredia ako pri zakladaní mostov. Možno konštatovať, že ide najmä o hlbšie zárezy nad 6 m hĺbky. Okrem toho ide o trvalý a nezvratný zásah.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na povrchovú vodu počas výstavby sú významné.
Vplyvy na podzemnú vodu počas výstavby sú málo významné.
Vplyvy na povrchovú vodu počas prevádzky sú významné.
Vplyvy na podzemnú vodu počas prevádzky sa nepredpokladajú.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdy sa viažu prevažne na etapu výstavby.

Z hľadiska trvalých záberov pozemkov si navrhovaná stavba rýchlostnej komunikácie vyžiada celkový záber 249,61 ha územia v dotknutom území, z čoho väčšina 162,20 ha bude predstavovať poľnohospodárska pôda a 73,47 ha lesná pôda, 13,93 ha ostatné plochy V prípade modifikovanej trate pri Lužanoch pri Topli to je celkovo 260,41 ha, z toho poľnohospodárska pôda 173,01 ha, lesná pôda 73,47 ha a ostatná pôda 13,93 ha. V prípade modifikovanej trate pri Stročíne to je celkovo 242,15 ha, z toho poľnohospodárska pôda 150,79 ha, lesná pôda 76,61 ha a ostatná pôda 14,74 ha.

Dočasné zábery pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy rýchlostnej cesty, pre výstavbu mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek, preložiek a úpravy stavebných objektov, pre stavebné dvory a skládky ornice. Odobratá humusová vrstva pôdy z plôch dočasného a trvalého záberu sa uloží na zemník, po ukončení výstavby sa použije na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch. Z hľadiska dočasného záberu pozemkov si navrhovaná stavba rýchlostnej komunikácie vyžiada celkový záber 67,52 ha územia v dotknutom území, z toho 43,37 ha predstavuje

poľnohospodárska pôda, 12,93 ha lesná pôda, 11,23 ha predstavujú ostatné plochy. V prípade modifikovanej trate pri Lužanoch pri Topli to robí 68,82 ha. V prípade modifikovanej trate pri Stročíne to je celkovo 68,26 ha, z toho poľnohospodárska pôda 42,43 ha, lesná pôda 15,32 ha a ostatná pôda 10,50 ha.

Dotknuté poľnohospodárske pôdy trvalého a dočasného záberu navrhovanej činnosti sa radia medzi pôdy 5. – 9. skupiny kvality podľa bonitačného pôdno-ekologického systému. K záberu najkvalitnejších pôd teda v rámci navrhovanej činnosti nedôjde.

Počas výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy (dočasného charakteru) na kvalitu a stabilitu pôd nachádzajúcich sa v blízkosti telesa rýchlostnej cesty, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch:

a) Degradácia (rozpad) štruktúrnych agregátov pôd, po ktorých budú prechádzať stavebné mechanizmy a dopravné prostriedky (manipulačné pásy a ich bezprostredné okolie, stavebné dvory). Táto zmena môže nastať v lokalitách pseudogleja luvizemného a textúrne ľahkej fluvizeme modálnej karbonátovej.
b) Urýchlenie eróznych procesov v dôsledku hĺbkových zásahov do svahovitého reliéfu, v ktorom sa nachádzajú pseudoglej luvizemný a kambizemné pôdy s vysokým stupňom erodovateľnosti a nepriaznivým štruktúrnym stavom.
c) Naštartovanie svahových porúch - soliflukcia (zosuvu pôdy) v úsekoch stavby rýchlostnej cesty vedenej hlbokými zárezmi do pôvodnej úrovne svahovitého terénu, v ktorom je geologický podklad tvorený ílovitými flyšovými bridlicami a slieňmi.
d) Utláčanie (zhutnenie) pôdneho profilu v jeho koreňovej zóne spôsobené kompakciou stavebných a ťažkých dopravných mechanizmov, ktoré má negatívny dopad na celkový fyzikálny stav pôdy, biologické aj chemické pochody a vodno-vzdušný režim pôdy.
e) Intoxikácia pôdy zložkami výfukových splodín, najmä polycyklickými aromatickými uhľovodíkmi (PAU), ktoré sú produktmi spaľovania v dieselových motoroch. V prípade výfukových splodín je možná kontaminácia do vzdialenosti 100 m od zdroja.
f) Akumulácia nitrátov (NO_x) v humusových horizontoch pôd vo vzdialenosti do 100 m od stavby. V prípade poľnohospodárskej pôdy je tento vplyv aktuálny najmä pri fluvizemných pôdach, čiernici glejovej, rendzine a pararendzine
g) Bodové znečistenie pôd ropnými látkami a motorovými olejmi, ktoré možno očakávať v územiach manipulačných pásov a stavebných dvorov a v ich bezprostrednom okolí.

Počas štandardnej prevádzky bude rýchlostná cesta potenciálnym zdrojom kontaminácie územia až do vzdialenosti cca 60 m od okraja cesty. Kontamináciu pôdy môžu spôsobovať zložky výfukových splodín, ale aj zrážkové vody stekajúce z vozovky, ktoré môžu obsahovať látky z chemického posypu a ropné látky vytekajúce z automobilov. Negatívnym javom je taktiež zasoľovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny rýchlostnej cesty. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekračovania hygienických limitov.

V podmienkach neštandardnej prevádzky rýchlostnej cesty, t.j. v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojenej s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné tieto pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vzhľadom na lepšie dopravno-technické parametre rýchlostnej cesty je možné očakávať zníženie rizika prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy v porovnaní so súčasným stavom.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na pôdu počas výstavby sú významné.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky sú málo významné.

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy sa najvýraznejšie prejavia predovšetkým pri výstavbe rýchlostnej cesty v novom koridore vo voľnej krajine. Vo všeobecnosti sa nepriaznivé vplyvy na biotu prejavujú:

- priamou likvidáciou biotopov;
- zásahmi a ovplyvnením funkcie biotopov (napr. úpravy vodných tokov);
- vytvorením resp. posilnením bariéry v migračnom koridore;
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti komunikácie;
- vytvorením podmienok pre prenikanie inváznych rastlín.

Najzávažnejším priamym vplyvom je likvidácia biotopu alebo jeho časti, pri ktorom dochádza k likvidácii živých organizmov, ale súčasne aj k likvidácii podmienok nevyhnutných pre ich život. Z týchto vplyvov sú najzávažnejšie tie, ktoré postihnú najvzácnejšie, najcitlivejšie a najmenej sa vyskytujúce biotopy. Ide najmä o lesné a nelesné hydrické spoločenstvá biotopov Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach, Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí, Lk7 Psiarkové aluviálne lúky, Lk10 Vegetácia vysokých ostríc, Kr8 Vŕbové kroviny stojatých vôd a Ls1.3 Jaseňovojelšové podhorské lužné lesy. Ide o obmedzene sa vyskytujúce spoločenstvá, prevažne líniové, pri ktorých každé narušenie môže znamenať následné negatívne vplyvy v širšom území (najmä šírenie inváznych druhov, narušenie kontinuity). Pri ich malej rozlohe výstavba cesty R4 neznamená len zmenšenie ich celkovej výmery, ale často aj fragmentáciu, kedy sa malá výmera biotopu rozdelí na viac ešte menších, často so stratou konektivity rastlinných spoločenstiev. Menší vplyv v rámci posudzovaného územia vnímame na miestach, kde stavba biotopy pretína (Čelovský potok, Čepcov, Topoľa, Čurlík, Topľa, Brezovský potok, Skotlinský potok, Hradisko a jeho bezmenný pravostranný prítok, bezmenné ľavostranné prítoky Radomky v oblasti Šarišského Štiavnika, Hrabovčík, Ondava, Olšava), ako kde je stavba vedená súbežne s tokom (Radomka v km 19,0, 21,0 – 23,0, pravostranný prítok potoka Hrabovčík 30,5 – 33,0). Naopak, najmenej významné vplyvy sú na spoločenstvá, ktoré sú v posudzovanom území najrozšírenejšie a najflexibilnejšie, z ktorých je najvýznamnejší nelesný biotop Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky. Tento má v širšom okolí stavby dostatočne rozsiahle plochy menšieho významu, ktorých obnovou a lepším hospodárením je možné podiel biotopu v okolitej krajine výrazne zvýšiť. Z tejto schémy sa vymyká polygón pri Lúčke, kde je biotop v komplexe s plochami biotopu Tr1 Suchomilné travinno-bylinné a krovinové porasty na vápnitom substráte, ktorý v trase cesty predstavuje najvzácnejšie spoločenstvo, nakoľko sa vyskytuje len v tomto jednom polygóne.

Z lesných biotopov je to Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy. Lesné biotopy sú najmä na línii fragmentácie omnoho zraniteľnejšie, náchylnejšie na poškodenia, zasahujúce aj dosť hlboko do relatívne dostatočne veľkého zvyškového polygónu. Otvorením porastových stien, dôjde k zníženiu stability lesných porastov voči abiotickým činiteľom a možným nástupom ruderálnych a inváznych druhov. Dôjde k poškodeniu stromov na okraji lesných porastov vplyvom splodín, prachu, môže dôjsť k ich mechanickému poškodeniu pri kontakte so strojmi.

Všetky menované biotopy sú miestom pobytu, úkrytu a vyhľadávania potravy rôznych skupín živočíchov od najjednoduchších bezstavovcov až po drobné a väčšie cicavce. Nadmerný hluk v okolí rýchlostnej cesty spôsobí zníženie výskytu poľovnej zveri. Dôjde k narušeniu prirodzených migračných trás zveri, vznikne riziko zrážky so zverou.

Najviac bude hlukom ovplyvnená fauna v blízkosti stavebných dvorov a fauna v biocentrách (Rbc Vichter a Lysá Hora – km 10-11 a Lbc Kochan - km 29-33). Najviac ovplyvnené budú plaché stavovce a vtáky.

Významným vplyvom ne budú najmä výrub brehovej vegetácie, prekládky korýt tokov, ich úprava a premostenia, ktoré narušia ich funkčnosť ako migračných koridorov, dočasne, alebo trvalo zanikne časť niektorých biotopov vrátane chránených, ohrozených a vzácnych druhov živočíchov. Najviac budú týmito faktormi ovplyvnené na vodu viazané živočíchy: permanentná a temporálna vodná fauna bezstavovcov (vodné bzdochy, chrobáky, dvojkrídlovce, vážky, potočníky, podenky, vodnárky a pod.), ryby, obojživelníky a vtáky (obzvlášť na vodu viazané druhy) v úsekoch: Lbk Ladianka (km 17), Lbk Čepcov (km 12-13), Lbk Topoľa (km 13-14), Rbk Topľa (km16-17), Rbk Radomka (km 18-24), potok Radomka (km 29-33), Rbk Ondava (km 33-35 a 38). Tento

Výruby drevín rastúcich mimo les sa na obmedzenom úseku dotknú sprievodných porastov riek Topľa a Ondava s výskytom mohutných jedincov topoľov, jelší a vŕb, ktorých obvodové triedy

kmeňov dosahujú 200 až viac centimetrov. Rozsiahlejším výrubom budú postihnuté aj porasty charakteru lesa, obklopujúce lesné porasty severne od Šarišského Štiavnika a na úrovni Podhrabiny alebo prestarlé topoľové výsadby okolo upraveného potoka.

V období výstavby predstavujú riziko ovplyvnenia biotopov a rastlinstva prostredníctvom znečistenia alebo degradácie iných zložiek prírodného prostredia. Nemožno ich vylúčiť v prípade znečistenia vodného a pôdneho prostredia únikom ropných produktov a iných nebezpečných látok z mechanizmov a dopravných prostriedkov využívaných pri demontážach, stavebných prácach, príp. výruboch porastov. V prípade dôslednej údržby a kontroly ako aj dodržiavania prevádzkových predpisov možno tieto vplyvy považovať za málo pravdepodobné, ale s ohľadom na rozsah a plošnosť prác ich nemožno úplne vylúčiť, napríklad v prípade mimoriadnych a havarijných situácií. Rozsah dopadu na rastlinnú zložku a biotopy sa v takomto prípade predpokladá lokálny, ale s dlhodobým účinkom.

K potenciálnym nepriamym vplyvom možno zaradiť aj prípadné ovplyvnenie hydrologického režimu povrchových a podzemných vôd, ku ktorému by mohlo dôjsť pri úpravách prístupových ciest, zemných prácach a pod. Nepriaznivý dopad sa môže reálne prejaviť v prípade nelesných biotopov križovaných línií mokradí.

Nevyhnutným predpokladom výstavby komunikácie je príprava územia, ktorá spočíva, okrem iného, v likvidácii drevín v trase budúcej rýchlostnej cesty.

Významným vplyvom na ekosystémy je ich fragmentácia, ku ktorej dochádza najmä pri povrchových líniových stavbách a je považovaná za jednu z hlavných príčin vymierania druhov. Pozemné komunikácie rozdeľujú populácie živočíchov do menších, často izolovaných jednotiek. Menšie populácie sa stávajú menej stabilnými, sú vystavené väčšiemu predačnému tlaku, znižuje sa dostupnosť úkrytov a potravy a môžu byť ohrozované genetickými chorobami. Dôsledky fragmentácie sa dajú znižovať zmierňujúcimi opatreniami – ako sú priechody v migračných bariérach. Nimi sa ale nenahradí strata biotopu.

Najvýznamnejšie sa negatívny efekt fragmentácie prejavuje pri ekosystémoch vodných tokov a pri ekotónových spoločenstvách na rozhraní dvoch rozdielnych biotopov (napr. poľnohospodárska krajina – súvislý porast), nakoľko tieto obyčajne plnia v krajine funkciu biokoridorov a sú priestorom zvýšeného pohybu – migrácie organizmov. V prípade prerušenia takýchto biokoridorov cestnou komunikáciou, dochádza práve na týchto miestach k častým zrážkam so zverou. Živočíchy sú nútené prekonávať pri svojej migrácii neprirodzené prekážky, pritom často zahynú pri zrážkach s automobilmi, prípadne nie sú vôbec schopné migrovať.

Tento vplyv bude najvýraznejší na biotopy a živočíchy, ktoré sú najvzácnejšie a najzraniteľnejšie a na biotopy s funkciou koridorov a migračných trás. Jedná sa o lokálny biokoridor (Lbk) Ladianky (km 1-7) susediaci s regionálnym biocentrom (Rbc) Petrič, úsek medzi km 9 a 11 medzi dvoma Rbc Vichter a Lysá Hora, Lbk Čepcov (km 12-13), Lbk Topoľa (km 13-14), regionálny biokoridor (Rbk) Topľa (km16-17), Rbk Radomka (km 18-24), potok Hradisko a jeho bezmenný prítok (km 27), potok Radomka pri Lbc Kochan (km 29-33), Rbk Ondava (km 33-35 a 38). Tento vplyv považujeme za krátkodobý, no silne rušivý. Najviac ovplyvnené budú obojživelníky, menej ostatná vodná, na vodu a brehovú vegetáciu viazaná fauna.

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky rýchlostnej cesty bude negatívne vplývať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Každá ďalšia líniová stavba vytvorí v tomto území bariéru, ktorá výrazne obmedzí možnosti migrácie zveri - šeliem, ale aj iných terrestrických cicavcov, vydry, vtákov. Aj napriek zmierňujúcim opatreniam (oplotenie, protihlukové steny, ekodukty a podchody) nemožno vylúčiť mortalitu živočíchov. Bariérové pôsobenie líniovej stavby v území, resp. kumulatívny účinok viacerých líniových stavieb sa môže prejaviť v postupnej genetickej izolácii populácií chránených druhov.

Významným potenciálnym vplyvom môže byť znečistenie podzemných a povrchových vôd, ako aj ovplyvnenie vodného a biochemického režimu (predovšetkým pri výstavbe tunelov), ktoré môže spôsobiť negatívny vplyv na biotopy a druhy, ktoré sú na to citlivé.

Negatívnym vplyvom výstavby rýchlostnej cesty je aj možnosť rýchleho nástupu expanzívnych a inváznych rastlín na miesta poškodené, alebo narušené počas výstavby. Šíreniu inváznych rastlín nie je možné zabrániť, výsledkom je oslabovanie a ústup pôvodných spoločenstiev.

Najvzácnejšie časti prírody dotknutého územia sú predmetom ochrany v rámci národnej siete veľkoplošných a maloplošných chránených území. Tieto vplyvy budú opísané v podkapitole týkajúcej sa vplyvov na chránené územia.

Po ukončení realizácie stavebných prác sa rozsah dopadu na flóru výrazne zníži. Nezníži sa ale v prípade vplyvov na faunu, a to najmä z hľadiska bariérového efektu, keď nový technický líniový prvok bude pre ne predstavovať prekážku migrácie (u terrestrických druhov). Navrhované protihlukové steny zase môžu tvoriť prekážku pre migračné trasy vtákov a netopierov.

Počas prevádzky sa v blízkosti rýchlostnej cesty prejavia aj vplyvy hluku a nočného osvetlenia najmä v čase hniezdenia a vyvádzania mláďat. Okrem vplyvu na vtáky (najmä v čase hľadania si partnera, stavby hniezda a starostlivosti o)novú generáciu) sa prejaví aj vplyv na netopiere a ďalšie stavovce, z chránených napr. vydra riečna (*Lutra lutra)*, najmä v úsekoch Lbk Ladianka (km 1-7), Lbk Čepcov (km 12-13), Lbk Topoľa (km 13-14), Rbk Topľa (km16-17), Rbk Radomka (km 18-24), potok Radomka (km 29-33), Rbk Ondava (km 33-35 a 38), Rbc Vichter a Rbc Lysá Hora – km 10-11 a Lbc Kochan - km 29-33. Nočné osvetlenie bude na týchto lokalitách pôsobiť ako lákadlo pre nočné živočíchy (najmä článkonožce) a ich predátorov, najmä netopiere. Následne môže dochádzať ku kolíziám, resp. usmrcovaniu dopravnými prostriedkami.

Vplyvy na najviac zasiahnuté taxóny a ekologické skupiny živočíchov, ich habitaty a migračné koridory je nasledovný:

a) Vplyv na hniezdiská, zimoviská a oddychové ťahy vtáctva: Kolíznym úsekom je z tohto pohľadu trasovanie rýchlostnej cesty a výstavba mostných objektov v údolnej nive rieky Ondava (km 34-35 a 38). Pri druhoch technofóbnych (vzácnejšie kačice, divé husy a i.) premostenia obmedzia využívanie týchto koridorov na migráciu, aj blízkych hniezdnych a oddychových biotopov. Ku výraznému ovplyvňovaniu bude dochádzať jednak v etape výstavby, ako aj v etape prevádzky navrhovanej rýchlostnej cesty. Mierne negatívny je predpokladaný u vzácnych a ohrozených druhov druhov, napr.: volavka popolavá *(Ardea cinerea)* – rušenie, plašenie, nemožnosť využívania habitatu v oblasti premostenia a okolí, rybárik riečny *(Alcedo atthis)* - rušenie, plašenie, nemožnosť využívania habitatu v oblasti premostenia a okolí, zničenie hniezd, vplyv na potravné zdroje.

b) Vplyv na migračné koridory veľkých cicavcov a ťahové trasy vtáctva: Najvýznamnejšími migračnými koridormi vtákov sú rieky (Rbk) Ondava a Topľa. Kolíznymi priestormi budú z tohto hľadiska premostenia rieky a to predovšetkým v nive Ondavy (km 34-35 a 38). Premostenia budú mať rušivý vplyv pre plachejšie druhy vtákov, ktorým rýchlostná cesta znemožní využívanie toku rieky a jeho okolie ako oddychové miesto pri diaľkových ťahoch. Zároveň hrozí riziko nárazov vtákov do premostenia, najmä pri nočnom ťahu. Z veľkých cicavcov budú ovplyvnené migračné koridory: medveďa hnedého *(Ursus arctos)*, vlka obyčajného *(Canis lupus)*, rysa ostrovida *(Lynx lynx)*, mačky divej *(Felis silvestris)*, jeleňa karpatského *(Cervus elaphus)*, srnca hôrneho *(Capreolus capreolus)*.

c) Vtáky budú ovplyvnené priamo likvidáciou biotopov, ale aj nepriamo (napr. rušenie, trofické reťazce). Z chránených a vzácnych druhov budú najmä v úsekoch Ladianka (km 1-7), úsek medzi km 9 a 11, Čepcov (km 12-13), Topoľa (km 13-14), Topľa (km16-17), Radomka (km 18-24), potok Hradisko a jeho bezmenný prítok (km 27), potok Radomka (km 29-33), Ondava (km 33-35 a 38) mierne negatívne ovplyvnené: tesár čierny *(Dryocopus martius)*, orešnica perlavá *(Nucifraga caryocatactes)*, jariabok hôrny *(Tetrastes bonasia)*, strakoš červenochrbtý *(Lanius collurio)*, muchárik červenohrdlý *(Ficedula parva)*, penica jarabá *(Sylvia nisoria)*, chriašteľ poľný *(Crex crex)*, ďateľ čierny *(Dryocopus martius)*, ďateľ bielochrbtý *(Dendrocopos leucotos)*, žlna sivá *(Picus canus)*, lelek lesný *(Caprimulgus europaeus)*, škovránok stromový *(Lullula arborea)*, rybárik riečny *(Alcedo atthis)*.

   V úsekoch pri lesoch a ich fragmentoch a ich širšom okolí, najmä medzi Rbc Vichter a Rbc Lysá Hora – km 10-11 a Lbc Kochan - km 29-33, km 38 dôjde k záberu lovísk a zvýšeniu rizika kolízií dravcov a záberu lovísk druhu bocian čierny *(Ciconia nigra).*

d) Z chránených, vzácnych a ohrozených druhov plazov budú zámerom ovplyvnené mierne negatívne:
   - slepúch východný *(Anguis (fragilis) colchica)* - v úsekoch su susediacimi TTP;
   - užovka fŕkaná *(Natrix tesselata)* - najmä Ladianka (km 1-7), Čepcov (km 12-13), Topoľa (km 13-14), Topľa (km16-17), Radomka (km 18-24), potok Radomka (km 29-33), Ondava

(km 33-35 a 38, ale aj všetky miesta, kde bude R4 v blízkosti vodných habitatov;
- užovka hladká *(Coronella austriaca)* - ekotony – okraje lesov, remízky, napr. najmä Rbc Vichter a Rbc Lysá Hora – km 10-11 a Lbc Kochan - km 29-33, km 38);
- užovka stromová *(Zamenis longisimus)* - úseky, kde bude R4 križovať, alebo ležať pri lesoch a ich fragmentoch, najmä medzi Rbc Vichter a Rbc Lysá Hora – km 10-11 a Lbc Kochan - km 29-33, km 38.

e) Ku výraznému ovplyvňovaniu obojživelníkov bude dochádzať jednak v etape výstavby (bariéry, likvidácia habitatov vhodných na rozmnožovanie), ako aj v etape prevádzky navrhovanej rýchlostnej cesty (bariéra, solenie). Kritickými sú všetky úseky, kde bude dochádzať ku križovaniu tokov a všetky úseky v blízkosti akýchkoľvek stojatých vôd, najmä úseky a stavebné dvory: Ladianka (km 1-7), Čepcov (km 12-13), Topoľa (km 13-14), Topľa (km16-17), Radomka (km 18-24), potok Radomka (km 29-33), Ondava (km 33-35 a 38), SD4, SD10, SD17, SD18. Z chránených, vzácnych a ohrozených druhov budú zničením, alebo narušením miest rozmnožovania alebo migračných koridorov, prípadne kvalitou vody, vo vyššie uvedených lokalitách mierne ovplyvnené: kunka žltobruchá *(Bombina variegata)*, rosnička zelená (Hyla arborea), salamandra škvrnitá *(Salamandra salamandra)*, mlok karpatský *(Lissotriton montandoni)*, mlok hrebenatý *(Trituru scristatus)*.

f) Ryby budú ovplyvnené z pohľadu likvidácie časti habitatov pri zásahoch do korýt tokov a prekladaním ich častí. Najrizikovejšími úsekmi sú premostenia Ondavy (km 33-35 a 38) a úseky, kde dôjde k úpravám korýt a prekládkam, najmä: Ladianka (km 1-7), Čepcov (km 12-13), Topoľa (km 1314), Topľa (km16-17), Radomka (km 18-24), potok Radomka (km 29-33), kde okrem týchto krátkodobých zásahov bude ichtyofauna zasiahnutá prípadnou zmenou hydrologického režimu, zmenou habitatu, či zhoršením kvality vody v prípade úniku pohonných hmôt a mazív nielen vo vyššie menovaných úsekoch, ale aj v blízkosti stavebných dvorov SD4, SD10, SD17, SD18 a v prípade intenzívnych koncentrovaných odtokov zasolených vôd do malých recipientov aj následnou zmenou chemizmu vody. Pri zásahoch ťažkými mechanizmami pri úpravách a prekládkach dôjde k zvýšenej turbidite s rizikom poškodenia žiaber rýb. Určitý vplyv môže mať aj zmena spoločenstiev bezstavovcov a producentov tvoriacich potravnú bázu rýb. Z chránených, vzácnych a ohrozených druhov budú zničením, alebo narušením habitatu, zásahmi do koryta a brehov, ovplyvnením potravnej ponuky a kvality vody mierne negatívne ovplyvnené: lopatka dúhová *(Rhodeus amarus)*, kolok vretenovitý *(Zingel streber)*, pĺž vrchovský *(Sabanejewia balcanica)*, hrúz Kesslerov *(Romanogobio kesslerii)*, hrúz fúzatý *(Romanogobio uranoscopus)*.

g) Spoločenstvá a zástupcovia vodných bezstavovcov budú ovplyvnené podobne ako ryby. U niektorých podeniek (Ephemeroptera) dôjde navyše ku zníženiu reprodukčnej úspešnosti vplyvom mostných objektov nad väčšími tokmi (Ondava, Topľa), ak budú v malej výške nad hladinou. Pri kompenzačnom lete samíc proti prúdu budú samice kvôli dezorientácii spôsobenej zámene asfaltu s vodnou hladinou letieť od mostov ponad R4, na ktorú nakladú vajíčka a uhynú. Z chránených, vzácnych a ohrozených druhov budú zničením, alebo narušením habitatu zásahmi do koryta a brehov v úsekoch Ondava (km 33-35 a 38), Ladianka (km 1-7), Čepcov (km 12-13), Topoľa (km 13-14), Topľa (km16-17), Radomka (km 18-24), potok Radomka (km 29-33) mierne negatívne ovplyvnené najmä: rak riečny *(Astacus astacus)*, podenka nížinná *(Ephoron virgo)*, podenka hladkokrídla *(Oligoneuriella rhenana)*, klinovka čiernonohá *(Onychogomphus forcipatus)*.

Celkové hodnotenie:
Vplyvy na faunu, flóru a biotopy počas výstavby sú významné.
Vplyvy na flóru a biotopy počas prevádzky sú málo významné z hľadiska fauny a významné z hľadiska flóry.

Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu

Rýchlostná cesta je vedená v krajine s pahorkatinným až vrchovinovým charakterom, v ktorej scenérii sa striedajú úseky poľnohospodárskej krajiny s trvalými trávnymi porastmi, rozptýlenou krajinotvornou zeleňou, s brehovou a sprievodnou zeleňou vodných tokov, prerušované zastavaným územím sídiel vidieckeho charakteru a lesnými celkami. Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny

nastane zmena v pomere prvkov využitia zeme v dôsledku umiestnenia navrhovanej činnosti v priestore. Pribudne ďalší prvok dopravnej infraštruktúry v neprospech ostatných častí krajiny, prevažne prírodného a poloprírodného charakteru.

Medzi najvýznamnejšie vplyvy pri výstavbe navrhovanej činnosti možno zaradiť vznik a budovanie stavebných dvorov, zemníkov, skládky humusu a prístupových komunikácií na stavenisko. Po ukončení výstavby bude technické dielo začlenené do krajiny pomocou sadovníckych a vegetačných úprav, ktoré budú plniť funkciu protieróznej ochrany svahov zemného telesa a zmiernia negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie. Na násypových a zárezových svahoch telies všetkých komunikácií budú realizované vegetačné úpravy tak, aby vznikla súvislá kompaktná masa zelene s pestrou a farebnou štruktúrou.

Počas prevádzky bude v súvislosti s hodnotením vplyvov na krajinu a jej štruktúru pokračovať vplyv, ktorý nastane už počas výstavby, a to zmena krajinnej štruktúry, pretože pribudnú nové antropogénne objekty vrátane mostných objektov. Zásahom do scenérie krajiny bude aj vybudovanie protihlukových stien v celkovej dĺžke 5 750 m.

Líniová stavba vytvára v krajine nový bariérový element. Stavba rozdeľuje poľnohospodárske pozemky na menšie časti, často nevhodného tvaru, ktoré nie sú vhodné na ďalšie obhospodarovanie. Prerušenia zaužívaných poľných ciest si vynucuje ich preloženie do novej polohy tak, aby bola zabezpečená bezproblémová dostupnosť k pozemkom. Rýchlostná cesta v blízkosti sídla býva spravidla opatrená oplotením a protihlukovými stenami, čo znásobuje dojem prekážky v území.

Technické a urbanistické prvky sú vplyvy vnímané ako negatívne dopady na krajinu a jej štruktúru. Predovšetkým je potrebné uvedomiť si a začať vnímať postavenie (resp. budovanie) technického prvku v scenérii a jeho uplatnenie v reliéfe zasiahnutých oblastí a v chránených územiach prírody a krajiny.

Hodnotenie vnímania krajiny sa odlišuje v závislosti na osobnej skúsenosti, sociálneho a kultúrneho zázemia, očakávania aj odbornosti a je preto veľmi individuálne. Za najzávažnejší vizuálny zásah do krajiny sa považuje vedenie trasy rýchlostnej cesty v hlbokých zárezoch alebo na vysokých mostoch. Výstavba a prevádzka navrhovanej stavby ovplyvní scenériu krajiny na čas výstavby a ešte dlho po jej ukončení, kým sa vegetačnými úpravami podarí stavbu do tejto scenérie začleniť. Z hľadiska krajinnej scenérie predstavuje najväčší zásah realizácia náročných technických objektov (veľké mostné objekty, mimoúrovňové križovatky, úpravy vodných tokov), najmenej býva ovplyvnená scenéria krajiny v úsekoch, kde je trasa vedená len na nízkych násypoch a v úrovni terénu. Veľkým a citlivo vnímaným zásahom je odstránenie vegetácie v trase stavby.

Navrhovaná rýchlostná cesta bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny a scenérie obyvateľmi. V úsekoch voľnej krajiny bude trasa rýchlostnej cesty vytvárať zreteľnú zmenu krajinného priestoru v jednotlivých úsekoch, ale nemení však kultúrno-historické usporiadanie územia. V údolných úsekoch nivy vodných tokov sa budú tvoriť nové pohľadové dominantné krajinné priestory v menšej miere ako je dotknutý krajinný reliéf (násypy). Pri rozhodovaní miery negatívneho vplyvu je potrebné akceptovať fakt, že ide o rozhodovanie subjektívne.

Celkové hodnotenie:
Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu počas výstavby sú významné.
Vplyvy na štruktúru krajiny a scenériu počas prevádzky sú významné.

Vplyvy na chránené územie

Trasa rýchlostnej cesty nie je umiestnená a ani neovplyvňuje chránené územie vyhlásené podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Prechádza ochrannými pásmami II. a III. stupňa vodárenských zdrojov povrchových a podzemných vôd:

- km 17,520-19,775 - OP II. st. VZ Giraltovce (GT-2 a GT-3)
- od km 30,202 po koniec úseku trasa prechádza cez OP III. st. VZ Ondava-Kučín.

V hodnotenom území sa nachádza chránené vtáčie územie vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 193/2010 Z. z. - SKCHVU025 Slanské vrchy (cca 400 m južným smerom).

Vplyvy na ekologickú stabilitu a prvky územného systému ekologickej stability

Takmer celá trasa vedenia prechádza územím, ktoré je hodnotené ako priestor ekologicky mierne nestabilný so strednou ekologickou kvalitou, lokálne je ekologická stabilita nižšia, príp. vyššia.

Trasy navrhovaných variantných riešení rýchlostnej cesty R4 zasahujú do prvkov územného systém ekologickej stability rôznych hierarchických úrovní. V území sa nachádzajú biocentrá a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a aj lokálneho významu. V biocentrách sú vytvorené predpoklady pre koncentrovanú existenciu populácií bežných aj vzácnych organizmov – rastlín aj živočíchov. Biokoridory umožňujú ich komunikáciu, prenikanie a šírenie v rôznych smeroch a to tak vodnou cestou ako suchozemskými koridormi. Silný antropogénny tlak vytvoril v území prekážky, ktoré už v súčasnosti pôsobia bariérovo – líniové stavby ako frekventovaná cesta, železničná trať, areály ťažobných priestorov a pod. a ktoré sú hlavnými prvkami územného systému stresových faktorov. Rýchlostná cesta R4 bude v novej polohe vytvárať v krajine nový líniový prvok s bariérovým pôsobením. Jednotlivé varianty navrhovanej R4 sa dostávajú do konfliktu s prvkami územného systému ekologickej stability na nadregionálnej a regionálnej úrovni v nasledovnom rozsahu v menšom rozsahu.

V miestach križovania s biokoridormi možno očakávať zvýšený pohyb zveri a tým zvýšené riziko zrážok so zverou a tým aj dopravných kolízií. Technické riešenie rýchlostnej cesty počíta s vybudovaním mostných objektov ponad všetky križované vodné toky. Aby bola zachovaná funkcia vodných tokov ako biokoridorov v území, je potrebné vytvoriť podmienky aj pre pohyb suchozemských živočíchov s navedením na tieto koridory.

Premostenie jednotlivých biokoridorov bude mať vplyv na samotný vodný tok ako aj brehové porasty, funkčnosť samotných biokoridorov nebude narušená, bude však tvoriť čiastočnú bariéru pre migráciu vodného vtáctva. Pre vybraný variant bude potrebné doriešiť spôsob križovania terrestrických koridorov, na týchto miestach bude potrebné v telese cesty navrhnúť vhodné objekty – priepusty alebo menšie mostné objekty.

Celkové hodnotenie:
Vplyvy na prvky ÚSES počas výstavby sú málo významné.
Vplyvy na prvky ÚSES počas prevádzky sú málo významné.

VPLYVY NA URBÁNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Vplyvy na poľnohospodárstvo

Vplyv navrhovanej činnosti na poľnohospodársku výrobu je identifikovaný negatívne z hľadiska záberu poľnohospodárskej pôdy, a to aj počas výstavby a prevádzky. Eliminujúcim faktorom je aj vytvorenie novej bariéry pre prechod poľnohospodárskej techniky a rozdrobenie pozemkov.

Naopak pozitívom je zlepšenie možnosti rozširovania odbytu výrobkov do väčších vzdialeností a zlepšenie podmienok pre prísun materiálu do poľnohospodárskych podnikov.

Vplyvy na lesné hospodárstvo

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R4 zasahuje aj do lesných pozemkov, ide o priamy vplyv na lesné porasty, a teda aj na lesné hospodárstvo. Záber lesných porastov je podmienený odklonením dopravy zo súčasného koridoru cesty na rýchlostnú cestu R4 z dôvodu zaistenia vyhovujúcej dopravnej situácie v území a v medzinárodnej doprave, ako aj z dôvodu zníženia dopravného zaťaženia dotknutých sídiel, zvýšenie kvality života obyvateľstva.

Vplyvy na vodné hospodárstvo

Vplyvy na vodné hospodárstvo sa nepredpokladajú.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

V rámci regiónu navrhovaná činnosť priaznivo ovplyvní výrobné aj nevýrobné činnosti a podnikateľské aktivity, ktoré umožní vybudovaná rýchlostná cesta. Navrhovaná činnosť umožní rýchlejšie a komfortnejšie dopravné prepojenie regiónov. Je predpoklad, že skvalitnením dopravy dôjde k zatraktívneniu územia a jeho rozvoju.

Vplyvy na dopravu

Cestná doprava:

V etape výstavby rýchlostnej cesty budú kladené zvýšené nároky na miestne komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, odvozom prebytočných materiálov z výkopov a odstraňovaných objektov.

Aj keď existujúca cestná sieť vykazuje známky kapacitnej nedostatočnosti, hlavnou príčinou zlej dopravnej situácie je veľký podiel ťažkej nákladnej dopravy a prejazdy intravilánmi obcí a to aj v úsekoch, kde kapacita cesty nie je v zmysle výpočtov prekročená. Vplyv rýchlostnej cesty R4 je dôležitý aj z toho pohľadu, že síce v niektorých úsekoch nie je kapacita dopravy prekročená, ale podiel ťažkej nákladnej dopravy a vplyv na život obyvateľov si vyžaduje vylúčenie ťažkej nákladnej dopravy z intravilánu obcí.

Výstavbou rýchlostnej cesty R4 dôjde k výraznému poklesu dopravných intenzít na cestách I/18 a I/21, čo prispeje k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti premávky, zníži sa dopravná nehodovosť a počet kolíznych situácii účastníkov premávky. Vďaka vybudovaniu rýchlostnej cesty sa optimálne pripoja priemyselné zóny, podniky a obytné zóny s diaľnicou D1 a rýchlostnou cestou R2. Zároveň dôjde k odkloneniu ťažkej nákladnej dopravy a zdrojovej (cieľovej) dopravy na novú, kapacitne vyhovujúcu cestu.

Železničná doprava:

Navrhovaný variant rýchlostnej cesty križuje železničnú trať Prešov - Strážske. Výstavba bude náročná na organizačné zabezpečenie a čiastočne pravdepodobne obmedzí plynulosť premávky.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Vybudovanie navrhovaného úseku rýchlostnej cesty bude mať pozitívny vplyv na rozvoj služieb a cestovného ruchu v regióne. Lepšia dostupnosť umožní zvýšenú návštevnosť týchto lokalít a záujem podmieni rozvoj rekreačných stredísk – ubytovacích kapacít, centier. Zlepšia sa podmienky pre drobné podnikateľské aktivity napr. v oblasti stravovania či ubytovania. K pozitívnym vplyvom možno priradiť rozvoj služieb a turizmu. Zvýši sa dostupnosť rekreačných a turistických oblastí, z toho vyplýva nutnosť ich dobudovania z hľadiska väčšej návštevnosti. Rast komerčného efektu ovplyvní ďalšiu existenciu rekreačných aktivít

Počas výstavby a realizácie rýchlostnej cesty sa predpokladá približne rovnaký sekundárny pozitívny vplyv na rozvoj zariadení výrobných služieb a drobných podnikateľských aktivít poskytujúcich služby komerčného charakteru vo verejnom stravovaní a ubytovaní.

K negatívnym vplyvom môže dôjsť v prímestských rekreačných a turistických zónach, a to v zhoršenom prístupe k záujmovým lokalitám. Preto je nutné zachovať, resp. vybudovať prístupové cesty k daným lokalitám.

Vplyvy na existujúcu infraštruktúru

Z hľadiska vplyvov na infraštruktúru je potrebné k významným vplyvom výstavby navrhovanej činnosti zaradiť kolízie s existujúcimi inžinierskymi sieťami a ďalšou technickou infraštruktúrou, pričom tieto sú riešené ako vyvolané investície.

Celkové hodnotenie:

Vplyvy na urbánny komplex a využitie zeme počas výstavby sú málo významné.

Vplyvy na urbánny komplex a využitie zeme počas prevádzky sú málo významné.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, vplyvy na archeologické a paleontologické náleziská, vplyvy na významné geologické lokality

Na základe súčasných poznatkov nie je predpoklad dopadu výstavby alebo prevádzky navrhovaného vedenia na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Trasa rýchlostnej cesty pretína v polohe Brezovský vrch (cca 17 km) mohylník z neskorej doby kamennej, neprechádza ochrannými pásmami národných kultúrnych pamiatok ani pamiatkových území.

V dotknutom území je predpoklad výskytu archeologických nálezísk (sídliskové areály a pohrebiská). Rôznymi stavebnými prácami môže dôjsť k poškodeniu archeologických lokalít, ktoré sú chránené zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

Evidované archeologické náleziská väčšinou predstavujú sídliská z rôznych období praveku a včasnohistorického obdobia. Náleziská sa zväčša nachádzajú na poľnohospodársky využívaných plochách, pričom nie sú vnímateľné nad povrchom terénu. Na základe súčasného poznania možno

konštatovať, že uvedené plochy nevyžadujú najvyšší stupeň ochrany. Na základe vyjadrenia Krajského pamiatkového úradu Prešov je na lokalitách možná stavebná činnosť, avšak za podmienky vykonania pamiatkovo- archeologického výskumu.

Celkové hodnotenie:
Vplyvy nie sú identifikované, ale je nutný podrobný archeologický prieskum.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

V hodnotenom území sa nachádza chránené vtáčie územie vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 193/2010 Z. z. - SKCHVU025 Slanské vrchy (cca 400 m južným smerom).

Identifikované územie európskeho významu SKUEV0322 Fintické svahy (cca 1 750 km západným smerom), SKCHVU011 Laborecká vrchovina a SKUEV0048 sú od rýchlostnej cesty vo vzdialenosti, ktorá nedáva predpoklad k tomu, aby boli rýchlostnou cestou ovplyvnené, a preto nie je potrebné ich bližšie charakterizovať.

Predmety ochrany CHVÚ Slanské vrchy budú ovplyvňované najmä týmito vplyvmi:

- záber potravného biotopu,
- riziko kolízie s vozidlami,
- rušenie hlukom.

Záber potravného biotopu

Posudzovaný zámer nezasahuje významnejšie do potravných biotopov predmetov ochrany priamo v CHVÚ Slanské vrchy, resp. priamo do tohto územia. V prípade viacerých druhov však dôjde ku okrajovému zásahu do lovísk tých párov, čo hniezdia v severnej časti CHVÚ Slanské vrchy v masíve Šimonky a ich loviská zasahujú aj mimo samotného CHVÚ. Takto sa zámer dotkne zásahom do lovísk u výra skalného, bociana čierneho, orla krikľavého, včelára lesného, sovy dlhochvostej a orla skalného nachádzajúcich sa v trase posudzovanej rýchlostnej cesty R4 medzi obcami Lada a Chmeľov. Vzhľadom k tomu, že u všetkých menovaných druhov, ide len o **okrajový zásah do potravných biotopov, je významnosť tohto vplyvu hodnotená nanajvýš ako mierne negatívna.**

Riziko kolízie s vozidlami

Podobne ako v prípade záberu potravného biotopu je hlavným problematickým miestom vo vzťahu k riziku kolízií úsek trasy zámeru medzi obcami Lada a Chmeľov na severnom okraji CHVÚ Slanské vrchy. V tejto lokalite je trasa R4 navrhnutá v relatívnej blízkosti hniezdísk výra skalného, orla krikľavého, včelára lesného, sovy dlhochvostej a orla skalného. Riziko kolízií s vozidlami pritom na cestnej sieti patrí medzi jedny z najviac problematických faktorov pre ochranu niektorých vtáčích druhov. V prípade uvedených druhov hrozí riziko predovšetkým pri zbere kadáverov na rýchlostnej ceste a to obzvlášť u výra skalného a sovy dlhochvostej, ktoré zbierajú potravu aj v noci a riziko kolízie zvyšuje oslepenie intenzívnym svetlom okoloidúcich vozidiel, ktoré sovy dezorientuje a neumožní sa vyhnúť zrážke. Na druhej strane však uvedené druhy na zber potravy využívajú prioritne územia vo väčšej vzdialenosti od plánovanej trasy R4 a riziko kolízií uvedených druhov je nízke, a preto je závažnosť tohto vplyvu hodnotená nanajvýš ako mierne negatívna

Rušenie hlukom

Dopad hluku v okolí dopravných stavieb sa niekedy môže považovať za závažnejší problém ako samotná mortalita (van den Ree et al. 2015). V dôsledku vysokej intenzity hluku totiž obhajoba teritórií spevom u vtáčích druhov môže byť problematická. U vtákov žijúcich v mestách je pritom známe, že upravujú dobu spevu do skorších hodín s nižšou úrovňou hluku, resp. spievajú hlasnejšie ako vtáky žijúce mimo miest. V prípade výstavby R4 Svidník-Kapušany za závažnejší problém u dotknutých druhov tento faktor nie je predpokladaný, keďže samotné hniezdiská predmetov ochrany sú vo väčšej vzdialenosti od rýchlostnej cesty a navyše rýchlostná cesta bude umiestnená vo väčšej vzdialenosti od CHVÚ od aktuálnej cesty prvej triedy I/18. V dôsledku poklesu intenzity dopravy na ceste I/18 tak vo vzťahu ku dotknutým druhom môže dôjsť niekde aj k zníženiu rušenia hlukom, naopak na miestach, kde sú cesta I/18 a trasa R4 vedené v blízkosti, môže dôjsť v dôsledku nárastu

intenzity dopravy aj k zvýšeniu rizika hlukom. Celkovo však v predmetom území bude väčším rizikom záber lovísk a riziko kolízií s vozidlami. Preto **závažnosť tohto vplyvu u predmetov ochrany v CHVÚ Slanské vrchy je hodnotená ako neutrálna alebo mierne negatívna.**

Z hľadiska predmetu ochrany je hodnotenie vplyvov nasledovné, vo všetkých prípadoch mierne negatívne:

- výr skalný *(Bubo bubo)* - Záber potravného biotopu, riziko kolízií. - Zvýšenie rizika kolízie na severnom okraji CHVÚ Slanské vrchy medzi obcami Lada a Nemcovce. Riziko kolízií je vyššie ako u iných druhov dravcov v dôsledku lovu v nočných hodinách.
- bocian čierny *(Ciconia nigra)* - Záber potravných biotopov. - Záber potravných biotopov medzi obcami Lada a Nemcovce okrajového významu.
- orol krikľavý *(Aquila pomarina)* - Záber potravných biotopov, riziko kolízií. - Plošne nevýznamný zásah do lovísk druhu okrajového významu na severnom okraji CHVÚ Slanské vrchy medzi obcami Lada a Chmeľov. Pri zbere potravy na okraji rýchlostnej cesty (obzvlášť kadáverov a zranených živočíchov) riziko kolízií.
- včelár lesný *(Pernis apivorus)* - Záber potravných biotopov, riziko kolízií. - Plošne nevýznamný zásah do lovísk druhu okrajového významu na severnom okraji CHVÚ Slanské vrchy medzi obcami Lada a Chmeľov. Pri zbere potravy na okraji rýchlostnej cesty riziko kolízií.
- sova dlhochvostá *(Strix uralensis)* - Záber potravného biotopu, riziko kolízií. - Zvýšenie rizika kolízie na severnom okraji CHVÚ Slanské vrchy medzi obcami Lada a Nemcovce. Riziko kolízií je vyššie ako u iných druhov dravcov v dôsledku lovu v nočných hodinách.
- orol skalný *(Aquila chrysaetos)* - Záber potravných biotopov, riziko kolízií - Plošne nevýznamný zásah do lovísk druhu okrajového významu na severnom okraji CHVÚ Slanské vrchy medzi obcami Lada a Chmeľov. Pri zbere potravy na okraji rýchlostnej cesty (obzvlášť kadáverov a zranených živočíchov) riziko kolízií.

Hodnotenie vplyvov zámeru na integritu lokalít

Projekt rýchlostnej cesty R4 Svidník – Kapušany **nebude mať dopad na integritu** chráneného vtáčieho územia Slanské vrchy a ani iných území európskeho významu tvoriacich sústavu Natura 2000 v širšom okolí zámeru.

Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov

Hodnotený úsek rýchlostnej cesty R4 medzi Svidníkom a Kapušanmi je umiestnený v blízkosti severného okraja CHVÚ Slanské vrchy v antropogénne značne pozmenenom území a zároveň vo väčšej vzdialenosti od chránených území.

V prípade dotknutého CHVÚ a jeho okolia, kde je plánovaná rýchlostná cesta R4 Svidník - Kapušany, nie sú plánované iné rozsiahle rozvojové projekty, ktoré by sa charakterom svojej činnosti mohli kumulatívne negatívne dotknúť uvedeného územia.

Výnimkou je úsek D1 Budimír-Bidovce, ktorý však rovnako ako R4 do CHVÚ Slanské vrchy priamo nezasahuje a len východným okrajom sa približuje najbližšie k územiu do vzdialenosti 215 metrov (http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d1-budimir-bidovce-3). V posúdení vplyvov na sústavu území Natura 2000 uvedeného úseku D1 sa pritom konštatuje, že ani jeden z predmetov ochrany CHVÚ Slanské vrchy nebude zámerom dotknutý významne negatívne. Vzhľadom ku veľkej vzájomnej vzdialenosti zámeru R4 a D1 nemožno očakávať, že by tieto zámery vzájomne negatívne pôsobili na tie isté hniezdne páry a mohli by tak spôsobiť kumulatívny dopad tak významný, že by došlo v dôsledku ich spolupôsobenia k zániku niektorých hniezdísk predmetov ochrany. Navyše najviac negatívne dotknutým predmetom ochrany v prípade úseku D1 Budimír-Bidovce je orol kráľovský, ktorý ako dotknutý zámerom R4 nie je (jeho hniezdiská sú v strednej a južnej časti CHVÚ), takže ani v tomto prípade nemožno uvažovať, že by zámer R4 mohol pôsobiť kumulatívne v spolupôsobení s inými zámermi.

Viac rizikovým v tomto ohľadne je zámer výstavby úsekov D1 Bidovce-Dargov a D1 Dargov-Pozdišovce, ktoré križujú priamo CHVÚ Slanské vrchy a je tak možné očakávať u týchto zámerov aj významne negatívny dopad na niektoré predmety ochrany, pričom v kumulácii s negatívnym pôsobením R4 na niektoré predmety ochrany sa môže tento dopad ešte zvýšiť nad úroveň mierne negatívneho vplyvu. Začiatok výstavby týchto úsekov je však v súčasnosti odhadovaný až na

rok 2018, avšak vzhľadom ku stavu rozpracovanosti je možné očakávať, že stavba týchto úsekov sa začne značne neskôr ako dôjde k ukončeniu výstavby R4. Preto nemožno očakávať kumulatívne pôsobenie R4 s týmito dvoma úsekmi, resp. kumulatívne posúdenie vzhľadom k ostatným projektom s dopadom na CHVÚ Slanské vrchy bude relevantné pri posudzovaní zámerov uvedených úsekov D1, keďže bude pripravované so značným časovým odstupom.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane vplyvu na chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, správy o hodnotení, posudku, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj ostatných stanovísk a zo súčasného stavu poznania

sa súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti
"Rýchlostná cesta R4 Svidník - Kapušany".

2. Odsúhlasený variant

Z hľadiska dopadov výstavby a prevádzky rýchlosntnej cesty je možné súhlasiť s navrhovaným **variantom č. 1 - červeným** s navrhovanou modifikáciou trate pri obci Lužany pri Topli.

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Návrh opatrení vychádza zo správy hodnotení, požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk dotknutých subjektov a na základe vlastných zistení.

1. **Územnoplánovacie opatrenia**

- Definitívne riešenie trasovania rýchlostnej cesty R4 Svidník – Kapušany je potrebné zapracovať do zmien a doplnkov ÚPD obcí, ÚPN VÚC Prešovského kraja po vydaní záverečného stanoviska MŽP SR, resp. po vydaní rozhodnutia o umiestnení stavby (po ukončení územného konania).

2. **Technické a technologické opatrenia**

- V rámci ďalších projekčných prác preskúmať možnosti zmeny trasy rýchlostnej cesty R4 v obci Okrúhle z dôvodu možného konfliktu s lesoparkom Okrúhle - Kerta.
- V rámci ďalších projekčných prác preskúmať možnosti zmeny trasy rýchlostnej cesty R4 v obci Chmeľov v priestore areálu pre chov športových koní (v km cca 6,5).
- V rámci ďalších projekčných prác preskúmať možnosti ochrany vodného zdroja Rakovčík s prípadnou prekládkou.
- Presunúť trasu rýchlostnej cesty R4 pozdĺž obce Šarišský Štiavnik od km 28,0 po 30,0 cca 200 m od plánovacej trasy od obce z dôvodu zdrojov pitnej vody (súkromných studní občanov obce).
- Preložiť cestu vyššie do poľa na úseku č. 20 v KÚ Matovce.
- Obec Lipníky žiada v km 4,235 most nad železničnou traťou zriadiť protihlukové steny zo strany obce Lipníky.
- Následne, za uvedeným mostom, ak je to možné, posunúť trasovanie rýchlostnej cesty ďalej od obce Lipníky, pretože v časti obce Lipníky Taľka sa uvažuje s individuálnou bytovou výstavbou v smere rýchlostnej cesty.
- Vzhľadom na zložitú geologickú stavbu a výskyt zosuvných nestabilných území bude

potrebné v rámci podrobného inžinierskogeologického prieskumu posúdiť stabilitu svahov a zosuvov, upresniť úseky vyžadujúce realizáciu sanačných opatrení pred začatím výstavby, prípadne aj počas výstavby.

- Pred výstavbou bude potrebné vypracovať projekt sanačných a stabilizačných opatrení, vrátane geotechnického monitoringu a monitoringu horninového prostredia.
- Stavebná činnosť v nestabilnom prostredí si vyžaduje realizáciu sanačných opatrení. Tie spočívajú v odvodnení masívu a stabilizácii svahov. Pre odvodnenie svahov boli navrhnuté nasledovné opatrenia: drenážne rebrá, vertikálne konsolidačné drény, subhorizontálne vrty a odvodňovacie rebrá.
- Pri násypoch je navrhnutá výmena podložia a vystuženie násypu geosyntetikami.
- Odkryté zárezové svahy vo flyšovom prostredí a neogénneho peliticko aleuritického súvrstvia bude potrebné chrániť proti erózii a zvetrávaniu (Eko-múry, ochranný prísyp, zatrávnenie).
- Mostné objekty bude potrebné zakladať v štrkovej vrstve, prípadne na zdravom skalnom podloží.
- Vzhľadom na výskyt svahových deformácií bude potrebné zabezpečiť vykonávanie geologického dozoru počas realizácie stavby.
- V prípade križovania ochranných pásiem vodárenských zdrojov zabezpečiť hydrogeologické posúdenie vplyvu rýchlostnej cesty na tieto vodárenské zdroje (VZ v Giraltovciach a v povodí Ondavy). V rámci preventívnych opatrení je potrebné vylúčiť umiestnenie zariadení staveniska na území OP II. stupňa vodárenských zdrojov.
- Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať ochrane vodných tokov v priebehu výstavby, kedy je zvýšené riziko možnej kontaminácie vplyvom únikov pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov, ako aj pri zriaďovaní a prevádzke stavebných dvorov.
- Splachy zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt odviesť do recipientov po ich odsedimentovaní.
- Odpadové vody zo skladov olejov a výdajní PHM dôsledne odsedimentovať a odolejovať.
- Splachy zo skladov stavebných chemikálií a iných chemických prípravkov akumulovať vo vodotesných nádržiach a vyvážať na zneškodnenie v príslušných zariadeniach.
- Pred začatím výstavby je potrebné zabezpečiť predrealizačný monitoring povrchových a podzemných vôd zameraný na kvalitu, režim a hydrologické pomery. Na základe príslušných zistení prijať vhodné opatrenia na ochranu pred ohrozením veľkými vodami najmä pre územie povodia Ondavy z pohľadu prietokov nad Q100, vypracovať povodňové plány.
- Na ochranu povrchových a podzemných vôd, ako aj vodárenských zdrojov v blízkosti navrhovanej trasy rýchlostnej cesty bude vybudovaná cestná kanalizácia. Ide predovšetkým o odkanalizovanie vôd stekajúcich z povrchu vozovky v územiach ochranných pásiem II. a III. stupňa vodárenských zdrojov. Tieto vody budú odvedené do vhodných recipientov cez sedimentačné nádrže s odlučovačmi ropných látok mimo územia uvedených ochranných pásiem.
- Počas zimného obdobia je potrebné zabezpečiť údržbu vozovky inertným posypom.
- Pred začiatkom prevádzky je potrebné dokladovať uzavretie zmluvy s príslušnými organizáciami na likvidáciu tekutých a tuhých odpadov zo zariadení odpočívadiel.
- Je nutné riešiť ochranu dotknutých obcí aj rýchlostnej cesty proti veľkým vodám (Q100 a viac) hydrotechnickými úpravami vodných tokov prehlbovaním korýt a budovaním prehrádzok alebo suchých nádrží (poldrov). Menej náročným riešením vhodným na zachytenie a odvedenie prívalových vôd menších objemov je vybudovanie drénov a vsakovacích jám, resp. vsakovacích blokov na svahoch a na ich úpätí, výsadba líniovej zelene a pod. Ďalšími možnými ochrannými opatreniami sú zmeny režimu hospodárenia v povodí s cieľom zachytiť čo najväčšie množstvo zrážok, napríklad zmena ornej pôdy na trvalé trávne porasty a lesy, obnovenie brehových porastov, obmedzenie holorubov a pod.
- V ďalších stupňoch PD bude vykonané hydrotechnické posúdenie a navrhnuté konkrétne protipovodňové opatrenia na základe záverov z vykonaného hydrotechnického posúdenia, ako je tomu v úvodnej časti posudzovaného úseku R4 po km 3,9. Pre tento úsek je vypracovaná dokumentácia v rozsahu DÚR. Mostné objekty budú navrhnuté tak, že bezpečne prevedú Q100-ročný prietok premosťovaného vodného toku s bezpečnosťou 1,0 m.
- Pred výstavbou rýchlostnej cesty je potrebné vypracovať povodňové plány na ochranu stavby

rýchlostnej cesty a súvisiacich stavebných zariadení.

- V rámci úpravy tokov pod mostnými objektami minimalizovať zásah do brehov, neumiestňovať piliere mostov do ich koryta.
- Zvážiť preložku jestvujúcej cesty I/21 v obci Soboš, nakoľko v tomto úseku sa nachádza vodný zdroj Starina.
- V etape výstavby rýchlostnej cesty bude potrebné obmedziť pôsobenie hluku vhodnou organizáciou práce na stavenisku, dodržiavaním nočného kľudu, vylúčením prác počas dní pracovného voľna, dodržiavaním presunu hmôt a mechanizmov po odsúhlasených prístupových cestách na stavenisko (v spolupráci s obcami) a realizáciou protihlukových stien.
- Neobmedzovať využívanie lávky v blízkosti stavebného dvora SD10 (cca 150 m) v dôsledku stavebnej činnosti.
- Nepriaznivé účinky hluku na obyvateľstvo z dopravy eliminovať protihlukovými opatreniami.
- Pred začatím výstavby sa na plochách trvalého záberu musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910 a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie.
- Výrub lesných porastov a nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období a mimovegetačnom období,
- Minimalizovať zásah do brehových porastov, vyhnúť sa devastácii brehov vodných tokov.
- Pri osadzovaní pilierov mostných objektov vyhnúť sa zásahu do dna a brehov toku.
- Zabezpečiť priechodnosť všetkých mostných objektov pre drobné mäsožravce (napr. vydra, tchor, hranostaj) a obojživelníky
- V trasách biokoridorov ponechať medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku voľný priestor pre migráciu živočíchov.
- Pri úprave dna a brehov premosťovaných vodných tokov používať prírodné materiály – drevo, kameň a vhodné technické riešenia revitalizácie.
- Pred úpravou tokov a prekládkou koryta vykonať hydrobiologický a ichtyologický prieskum na dotknutých lokalitách a úpravu navrhnúť na základe výsledkov tohto prieskumu s hydrobiológom a ichtyológom.
- V prekladaných úsekoch tokov doriešiť ozelenie brehov (vegetačné úpravy by mali rešpektovať prirodzené druhové zloženie a navrhnutá druhová skladba drevín a bylín by mala vychádzať z inventarizácie priamo v mieste prekladaného úseku toku).
- Zabezpečiť monitoring lokalít ovplyvnených úpravami toku.
- Nenavrhovať mosty s uplatnením závesných lán alebo konštrukcií a tým uvoľniť vzdušný priestor v spodných častiach údolí, čím sa umožní bezpečnejšia migrácia vtákom, ktoré počas ťahu sledujú vodné toky (Ondava, Topľa).
- Medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom a tak migračnými objektami ktoré boli navrhnuté a lokalizované v miestach identifikovaných migračných trás zabezpečiť ich ďalšie fungovanie.
- Zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku pri menších vodných tokoch – 2,60 m.
- V úsekoch prechodu rýchlostnej cesty cez lesné úseky inštalovať oplotenie popri ceste na zamedzenie prístupu zveri na cestu a tým aj zamedzenie zbytočným zrážkam so zverou, technické riešenie oplotenia konzultovať s príslušným užívateľom poľovných pozemkov a diferencovať ho podľa druhu vyskytujúcej sa voľne žijúcej zveri.
- Predchádzať likvidácii mokradí; v prípade, že je nevyhnutný zásah do mokradí, je potrebné vyžiadať súhlas príslušného orgánu ochrany prírody.
- V miestach migrácie obojživelníkov zistených ich mapovaním a monitoringom pred zahájením výstavby vybudovať obojstranné trvalé zábrany (navádzacie zariadenia), ktoré zabránia prechodu obojživelníkov na vozovku a nasmerujú ich k migračným objektom (mostné objekty, fixné podchody) a pôvodným, či náhradným rozmnožovacím nádržiam.
- Vhodnými opatreniami zabrániť stekaniu koncentrovaných zasolených vôd do malých mokradí a tokov slúžiacich na rozmnožovanie obojživelníkov.
- Vegetačnými, alebo technickými úpravami zabezpečiť u migračných objektov ochranu proti hluku, osvetleniu a vizuálnemu kontaktu vozidiel z pohľadu živočíchov.
- Pri mostných objektoch alebo v protihlukových či svetelných zábranách sa vyhnúť

používaniu číreho skla bez akýchkoľvek prvkov, ktoré tieto plochy zviditeľnia pre vtáctvo (siluety vtákov, pruhy či rôzne odtiene...).

- V migračných objektoch nevytvárať výškové bariéry vyššie ako niekoľko cm, nepriechodné pre obojživelníky.
- Umiestnenie stavebných dvorov, parkov techniky a iných sprievodných stavebných objektov vopred konzultovať s územne príslušným pracoviskom štátnej ochrany prírody, aby bolo zabezpečené umiestnenie na degradované plochy alebo do územia s malou druhovou diverzitou.
- Počas výstavby možno eliminovať priame zábery biotopov dôsledným dodržiavaním vymedzenia trasy cesty, resp. dočasných stavebných záberov. Z vymedzených stavebných dvorov sú z hľadiska výskytu biotopov najproblematickejšie SD2, SD3, SD4, SD6, SD11, SD17, SD18.
- Pred začiatkom výstavby ohradiť severný okraj PR Radomka tak, aby nebolo možné do územia PR zasiahnuť ani omylom alebo náhodou.
- Pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a v programe organizácie výstavby určené prístupové komunikácie mimo cenné územia a minimalizovať ho v priestore biokoridorov.
- Po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách, narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehové porasty.
- Nadväzne na výstavbu treba dbať na dôsledné zabezpečenie svahov a zárezov a ich osadenie vegetáciou, najmä drevinovou. Tu treba uprednostniť domáce a v okolí sa vyskytujúce dreviny, na styku s lesnými porastmi prispôsobiť drevinové zloženie priľahlým porastom, resp. kríkom podrastu.
- Zabezpečiť vybudovanie dostatočne širokých ekoduktov pre zver v miestach, kde je cesta v záreze a pretína zistené terestrické migračné trasy.
- Na styku stavby s nelesnými spoločenstvami možno využiť pokosenú biomasu z priľahlých častí spoločenstiev na podstieľku (mulčovanie) plôch okolo výsadieb či na horných častiach zárezov a úpätiach násypov, čím sa uľahčí udržanie daného biotopu na okraji línie styku, sťaží sa prienik inváznych druhov, zvýši sa odolnosť voči erózii atď.
- Na miestach výraznej fragmentácie citlivých biotopov, najmä na miestach v súbehu s preložkou cesty (km 21,0 – 24,0) treba dôsledne dodržiavať vymedzené zábery plôch a ponechávať aj zdanlivo nevýznamné malé plochy biotopov medzi stavebnými plochami, pokiaľ to organizácia stavby dovolí.
- Osobitnú pozornosť treba venovať styku cesty R4 s potokom Čepcov, kde boli v bezprostrednej blízkosti križovania zistené v brehových porastoch potoka významné exempláre javora poľného (*Acer campestre*) a jelše lepkavej (*Alnus glutinosa*), ktoré stoja za pozornosť a zachovanie, ochranou stromov a časti porastu, v ktorom rastú, pri stavbe samotnej.
- Osobitnú pozornosť venovať výstavbe cesty okolo mokrade – močiara pri Valkovciach, riešiť prípadne aj jeho dočasné oplotenie, prípadne riešiť posun cesty v čo najväčšej možnej vzdialenosti od močiara.
- Osobitnú pozornosť je potrebné venovať úsekom cesty medzi obcami Šarišský Štiavnik a Rakovčík, aby bolo v čo najmenšej miere dotknuté alúvium miestneho potoka najmä v úseku od elektrického vedenia 2 x 400 kV cca po začiatok obce Rakovčík; prípadne v tomto úseku riešiť posun cesty v čo najväčšej možnej vzdialenosti od meandrujúceho potoka, aby bola zachovaná čo najväčšia časť údolia.
- Vegetačné úpravy svahov komunikácie – zárezov a násypov, stredného deliaceho pásu aj vnútrokrižovatkových priestorov sú súčasťou projektu samotnej rýchlostnej cesty. Potrebné je ale navrhnúť druhové zloženie drevín, v ktorom budú zastúpené najmä domáce druhy v nadväznosti na okolitú krajinu. Návrh druhového zloženia konzultovať s odbornou organizáciou ochrany prírody.
- V prípade zásahu do plôch s výskytom chránených a ohrozených druhov rastlín (napr. šafran karpatský (*Crocus heuffelianus*) a kruštíka močiarneho (*Epipactis polustris*) zabezpečiť v spolupráci s územne príslušným pracoviskom ochrany prírody ich záchranný transfér.
- Dôležitými opatreniami na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia

stavby a na začlenenie technického diela do krajiny sú vegetačné úpravy na svahoch komunikácie. Výber druhovej skladby stromov a krov musí byť orientovaný na pôvodné typické druhy sledovaného územia. Návrh druhovej skladby drevín, ktoré sa použijú na úpravu svahov je potrebné odsúhlasiť s príslušným orgánom ochrany prírody.
- Stromy pozoruhodných biometrických parametrov nachádzajúce sa v blízkosti stavby vopred identifikovať a chrániť pred mechanickým poškodením počas výstavby primeraným debnením alebo iným spôsobom.
- Zabezpečiť každoročné odstraňovanie inváznych druhov rastlín z okolia rýchlostnej cesty.

3. Organizačné opatrenia
- Počas výstavby rýchlostnej cesty bude nevyhnutná úzka spolupráca investora, dodávateľa stavby a dotknutých obcí s cieľom minimalizovať nepriaznivé vplyvy výstavby na obyvateľstvo územia. Potrebné bude riešiť zabezpečenie súhlasu na prejazdy ťažkých stavebných mechanizmov a zariadení intravilánom obcí a stanoviť podmienky dopravy na dohodnutých trasách, v rámci ktorých bude potrebné zabezpečiť vykonávanie údržby (čistenie, kropenie na obmedzenie prašnosti) a prípadnú následnú opravu úsekov poškodených prejazdom ťažkých mechanizmov. Na vyhradených trasách bude potrebná dohoda v rámci zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky (obmedzenie rýchlosti, vjazdu a pod.) ako aj bezpečnosti a zmiernenie negatívnych vplyvov na kvalitu života dotknutého obyvateľstva (napr. vylúčenie prejazdov v blízkosti obydlí v nočných hodinách, počas sviatkov a pod.)
- Vypracovať plán organizácie výstavy (POV), havarijné plány, manipulačné a prevádzkové poriadky, programy odpadového hospodárstva, organizačné smernice na ochranu zdravia a bezpečnosti, prípadne ďalšie poriadky a usmernenia. Súčasťou plánov je aj materiálno-technické vybavenie na ich realizáciu.
- Vzhľadom ku kolízii trasy rýchlostnej cesty R4 s existujúcou technickou infraštruktúrou (cesty, produktovody, energetické siete a pod.) je potrebné riešiť ich ochranu ako vyvolané investície (prekládky).
- Umiestnenie stavebného dvora SD9 pri ceste III/3557 Kračúnovce – Lužany pri Topli a prepravu materiálov riešiť tak, aby nedochádzalo k obmedzovaniu spojenia obyvateľov obce Lužany pri Topli a Kalnište s cestou 1. triedy č. I/21.
- Obec Nemcovce navrhuje, aby sa v ďalších stupňoch spracovania projektovej dokumentácie uvažovalo so zvýšením prechodovej výšky existujúceho železničného podjazdu pred vstupom do obce. Železničný podjazd – most v km 46,024 železničnej trate Strážske – Prešov má nedostatočný výškový prechodový profil (3,5 m).
- Preskúmať ohroziteľnosť vodného zdroja v obci Soboš a v prípade preukázania negatívneho vplyvu R4 na vodný zdroj, navrhnúť opatrenia na jeho ochranu.
- Rešpektovať chráneného ložiskového územia „Kapušany“, ktorým sa zabezpečuje ochrana výhradného ložiska bentonitu.
- Zvážiť, aby rýchlostná cesta bola realizovaná tak, aby obišla areál pre chov športových koní Slovenskej uhoľnej spoločnosti, spol. s.r.o., Podhrabina 269, 082 15 Chmeľov.

4. Iné opatrenia

V rámci iných opatrení je potrebné v etape ďalších stupňov prípravy stavby, počas výstavby a prevádzky zabezpečiť nasledujúce opatrenia:
- V prípade nálezu archeologických pamiatok bude potrebné vykonať záchranný prieskum a dodržať súvisiace ustanovenia vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu.
- V rámci bezpečnostných opatrení vykonať pred výstavbou predmetného úseku rýchlostnej cesty R4 pyrotechnický prieskum podľa zákona č. 58/2014 Z.z. o výbušninách, výbušných predmetov a munícií.
- Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre riešenia ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd.
- Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia
- Vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej

obsluhy územia o konkrétne úpravy.
- Dodržiavať všetky opatrenia týkajúce sa manažmentu v CHVÚ.
- Zriadiť environmentálny dozor stavby pre vytypované miesta alebo úseky výstavby. vedenia s cieľom kontroly výstavby, resp. kontroly navrhnutých opatrení, ako prostriedku monitoringu vo fáze počas výstavby.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

Pre sledovanie predpokladaných vplyvov na zložky životného prostredia je potrebné spracovať *samostatný komplexný projekt monitoringu*, ktorý by mal obsahovať návrh na monitorovanie abiotických a biotických zložiek životného prostredia. Predmetom záujmu monitoringu budú tie zložky životného prostredia, u ktorých realizácia navrhovanej činnosti vo vybranom variante spôsobuje zmenu kvantifikovateľných charakteristík.

Základným pravidlom každého monitoringu vykonávaného v súvislosti s procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie je jeho etapizácia vzhľadom k priebehu stavebných aktivít. Takto je nutné začať na monitorovacích aktivitách v predstihu, ešte pred samotnou výstavbou (1. etapa), s cieľom definovať pôvodný stav dotknutého územia (monitorovacích plôch) a vychádzať z neho pri porovnávaní so stavom pri pôsobení vplyvov. Monitorovanie musí kontinuálne pokračovať vo fáze výstavby (2. etapa), kde by sa malo sústrediť na hodnotenie stavebných zásahov, vplyvov a opatrení súvisiacich so samotnou výstavbou projektu. V poslednej fáze - počas prevádzky projektu (3. etapa) by sa mali hodnotiť prevádzkové vplyvy a kvalita zapracovaných opatrení.

Na základe spracovaného vyhodnotenia vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie ide predovšetkým o monitoring:
- hluku vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu trasy rýchlostnej cesty voči zastavanému územiu s dôrazom na dotknuté obce a ich časti;
- flóry s dôrazom na chránené a inváz ne druhy rastlín;
- migračných trás živočíchov.

Z hľadiska väzby na povoľujúci proces by mala byť funkčnosť monitoringu podmienkou vydania rozhodnutí v jednotlivých krokoch povoľovacieho procesu.

Ďalej je potrebné uviesť, že na základe ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:
- systematicky sledovať a merať jej vplyvy;
- kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť;
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39, ods. 2 zákona povoľujúci orgán s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 39, ods. 3 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak sa zistí, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona je horší, než sa predpokladalo v správe o hodnotení, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

Všetky predložené písomné stanoviská boli vzaté do úvahy, príslušný orgán sa zaoberal každým z nich.

Do výsledného znenia záverečného stanoviska boli premietnuté všetky akceptované požiadavky.

Ako neakceptované boli určené:
- požiadavka prepracovať správu o hodnotení v častiach týkajúcich sa bioty a chránených území;
- preverenie zmeny trasy pri obciach Lipníky a Lužany pri Topli (nová požiadavka ďalšieho

posunu cesty na 500 m);
- v obci Rakovčík vybudovať protipožiarnu cesty ponad cestu R4;
- v obci Rakovčík vybudovať protipovodňovú ochranu pred obcou (napr. záchytnou hrádzou), v obci regulovať Studený potok;
- v obci Nemcovce v ďalších stupňoch spracovania projektovej dokumentácie uvažovať so zvýšením prechodovej výšky existujúceho železničného podjazdu pred vstupom do obce.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko vypracovalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky v zmysle § 37 zákona na základe správy o hodnotení, stanovísk subjektov procesu posudzovania, záznamov z verejných prerokovaní a odborného posudku.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov. Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, vrátane možných rizík z havárií a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení.

Z posúdenia predmetnej správy o hodnotení, stanovísk, verejných prerokovaní a odborného posudku nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odporúčanie navrhovanej činnosti.

Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti neprináša táto významné negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by limitovali odsúhlasenie stavby. Predpokladané negatívne vplyvy majú prevažne lokálny charakter a sú zmierniteľné vhodne navrhnutými environmentálnymi opatreniami.

Hlavným cieľom navrhovanej činnosti je skvalitnenie cestnej siete v riešenom území, zvýšenie priepustnosti a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Odstránením prejazdov intravilánovými úsekmi dôjde ku zlepšeniu obslužnosti územia, zníži sa miera zaťaženia obyvateľov tranzitnou dopravou a zlepší sa bezpečnosť premávky a kvalita života v dotknutých obciach.

Navrhovaný variant a jeho modifikácie boli nasledovné:

- ✓ Variant č. 1 červený
- ✓ Variant č. 1 červený s modifikáciou trate pri obci Lužany pri Topli
- ✓ Variant č. 1 červený s modifikáciou trate pri obci Stročín: na základe Rozsahu hodnotenia projektant preveril technické možnosti modifikácie trasy rýchlostnej cesty R4 v tomto území a na základe svojich zistení dospel k nasledovnému:

- modifikovaná trasa rýchlostnej cesty R4 medzi obcami Stročín a Mestisko by priamo zasiahla do pripravovaného územia európskeho významu SKUEV0939 Ondava;
- stavba v tomto území by si vyžiadala výstavbu ďalších dvoch mostných objektov a preložky vodného toku Ondava v krajinársky exponovanom priestore;
- došlo by k významnému zásahu do zvyškov lužných lesov v nive Ondavy s výskytom mohutných jedincov lužných drevín;
- došlo by k ohrozeniu populácií veľkého množstva druhov európskeho a národného významu a druhov chránených viacerými medzinárodnými dohovormi v značnom rozsahu vzhľadom na dĺžku a rozsah, v ktorom by bol tok úpravami zasiahnutý;
- došlo by k dlhotrvajúcej deštrukcii a trvalému zhoršeniu kvality habitatu vo veľkej dĺžke a následne ohrozeniu a fragmentácii populácií vzácnych, ohrozených a chránených druhov rýb;
- došlo by k vážnemu ohrozeniu populácií obojživelníkov v tejto oblasti, vážnemu poškodeniu biokoridoru nadregionálneho významu (Ondava - Ladomírka), biokoridoru regionálneho významu (Ondava) a územia navrhnutého do sústavy chránených území Natura 2000 ako územie európskeho významu SKUEV;
- stavba by sa priblížila k zastavanému územiu obcí Stročín a Mestisko, čo si vyžiada budovanie protihlukových stien na ochranu obyvateľov pred nepriaznivými účinkami hluku;
- budovanie nových mostných objektov, preložky toku Ondavy a protihlukových stien, by sa premietlo do navýšenia investičných nákladov a sekundárne do zníženia ukazovateľa ekonomickej efektívnosti.

Na základe týchto zistení vedenie trasy rýchlostnej cesty R4 v súbehu s riekou Ondavou medzi obcami Stročín a Mestisko nie je odporúčané.

Z porovnania variantu č. 1 červeného a jeho modifikovanej trati pri obci Lužany pri Topli vyplývajú tieto výhody modifikovaného úseku v km 13,600 až 17,425:

- expozícia obytného prostredia dopravným hlukom je v porovnaní s variantom 1 červeným nižšia;
- lepšie riešenie z pohľadu vizuálneho vplyvu na obyvateľstvo obce Lužany pri Topli v porovnaní s variantom 1 červeným;
- akceptovaná je požiadavka verejnosti v obci Lužany pri Topli.

Dôležitou súčasťou celkového hodnotenia je aj vyhodnotenie došlých stanovísk. K správe o hodnotení príslušný orgán obdržal 30 stanovísk, v ktorých žiaden nevylučuje realizáciu navrhovanej činnosti.

Upovedomenie o podkladoch

Príslušný orgán upovedomil listom č. 1267/2017- 1.7/ml zo dňa 19. 09. 2017 podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, že účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť sa pred vydaním rozhodnutia, ktorým je záverečné stanovisko, vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie.

Združenie domových samospráv sa na základe uvedeného listu obrátilo na MŽP SR e-mailom zo dňa 10. 04. 2017 s požiadavkou o poskytnutie kópie rozhodujúcich vecných podkladov rozhodnutia prostredníctvom e-mailu a o predĺženie lehoty na vyjadrenie sa k podkladom podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku.

MŽP SR e-mailom zo dňa 09. 10. 2017 podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku však oznámilo, že účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie, a to v lehote danej v liste.

Združenie domových samospráv, Bratislava, napriek vyššie uvedenému, v lehote stanovenej MŽP SR v súlade s § 23 ods. 1 správneho poriadku a v súlade so zásadou hospodárnosti konania a rovnosti procesných práv a povinností všetkých účastníkov konania, do spisu na MŽP SR nenahliadlo.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou.

Všetky písomné stanoviská, ktoré obsahovali odôvodnené pripomienky boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska v jeho rôznych častiach. Ide najmä o modifikáciu trasy pri určení výberu environmentálne vhodného variantu, určenie dotknutej verejnosti v príslušnej kapitole, konkrétne podmienky pri navrhovaných opatreniach a otázky týkajúce sa monitoringu v kapitole týkajúcej sa poprojektovej analýzy.

Stanoviská žiadajúce prepracovanie správy o hodnotení a jej opätovné posúdenie neboli akceptované z procesného hľadiska, keď v tejto fáze posudzovania vplyvov na životné prostredie k takejto skutočnosti už nedochádza. Vznesené pripomienky bude možné uplatniť v ďalších konaniach prípravy stavby.

Z 30 stanovísk obsahovalo 16 pripomienky resp. požiadavky:

Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov (list č. KPUPO-2017/11149-2/33440/Sen zo dňa 28.04.2017)

Súhlasí s predloženou Správou o hodnotení s nasledujúcou podmienkou: Podmienky vykonávania záchranného archeologického výskumu určuje podľa pamiatkového zákona Krajský pamiatkový úrad Prešov v procese územného a stavebného konania v osobitnom rozhodnutí.

Akceptované, dodržiavať sa bude v ďalšom konaní prípravy stavby.

Obec Lužany pri Topli, Lužany pri Topli 26, 087 01 Giraltovce (list č. ObÚ 21/2017 zo dňa 02.05.2017)

Obec trvá na odklone telesa rýchlostnej cesty R4 do väčšej vzdialenosti od obce a to aspoň 500 metrov južným smerom od posledných obydlí v obci (predpokladaná projektovaná vzdialenosť podľa správy o hodnotení je cca 300 m od posledných obydlí), 85 naprojektovaných metrov nestačí. Obec žiada, aby projektovaná protihluková stena v úseku 15,100 – 15,850 km bola predĺžená aspoň na úsek 14,500 – 16,000 km. (Odôvodnenie: V súčasnosti je obec v nočných hodinách negatívne ovplyvňovaná hlukom spôsobeným nákladnými vozidlami prechádzajúcimi cestou 1. triedy č. I/21, hoci je vzdialená cca 1,2 km od obce.)

Veľká časť obce je ohrozovaná záplavami spôsobenými riekou Topľa. Je obava, že po realizácii cesty R4 sa povodňová situácia v prípade záplav zhorší. Vyvýšené teleso cesty (cestný násyp) v úseku cca 15,000 – 16,000 km zabráni prirodzenému odtekaniu prívalovej vody a bude ju zadržiavať, následkom čoho môže záplavová voda ohroziť obec. (Odôvodnenie: Pri najväčších záplavách v histórii v roku 2010 bola viac ako polovica obce aj priľahlá časť chotára Šírava úplne zaplavená, pričom záplavová voda nemala vtedy pri odtekaní žiadne prekážky. Plánovaný cestný obchvat takouto prekážkou bude.)

Obec požaduje, aby vozidlá a stavebné mechanizmy pri výstavbe úplne vylúčili využívanie miestnych komunikácií obce Lužany pri Topli, ktoré sú všetky vo vlastníctve obce.

V blízkosti stavebného dvora SD10 (cca 150 m) vedie cez rieku Topľa lanová lávka pre peších a cyklistov k ceste III/3533. využívajú ju často občania obce dochádzajúci za prácou do blízkeho mesta Giraltovce. Obec požaduje, aby nedošlo k nijakým obmedzeniam pri využívaní tejto lávky v dôsledku stavebnej činnosti.

Umiestnenie stavebného dvora SD9 pri ceste III/3557 Kračúnovce – Lužany pri Topli a prepravu materiálov riešiť tak, aby nedochádzalo k obmedzovaniu jediného spojenia obyvateľov obce Lužany pri Topli a Kalnište s cestou 1. triedy č. I/21.

Bod 1 nie je akceptovaný nakoľko odklon trasy bol preskúmaný na základe požiadavky z Rozsahu hodnotenia k predmetnej stavbe a jeho maximálna možná miera bola zapracovaná do Správy o hodnotení. Ďalší odklon nie je možný/vhodný:

1. *Vzhľadom na to, že nad mestom Giraltovce nasleduje pravostranný smerový oblúk malého polomeru, vďaka čomu sa vyhlo v danom mieste dvom predtým plánovaným tunelom – Giraltovce a Matovce. Namiesto tunelov sú tam dosť veľké zárezy. Odsunom trasy od obce Lužany by sa dostala trasa späť do tunelov.*
2. *Odsunom trasy by sa cesta priblížila k mestu Giraltovce, zatiaľ čo aktuálnym návrhom trasy je trasa približne v strede medzi obcou a mestom.*

Akceptované body 2-5: vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Obec Rakovčík, Rakovčík 47, 089 01 Svidník (list č. 79/2017-1 zo dňa 09.05.2017)

Obec Rakovčík zasiela Výpis z uznesenia z verejného zasadnutia občanov obce č. 1/2017 zo dňa 05.05.2017, v ktorom berie na vedomie Správu o hodnotení a žiada:

- Znížiť riziko návalovej vody do obce vybudovaním protipovodňovej ochrany pred obcou (napr. záchytnou hrádzou), v obci regulovať Studený potok v rkm 0,856 – 0,986 na existujúcu reguláciu bezmenného potoka v obci a vyregulovať prítok do Studeného potoka spod vybudovaného mosta v km 32,595 cesty R4. tieto potoky sa nachádzajú v strede obce. Obec má problém s povodňami, nakoľko všetky voda steká z k.ú. Šarišský Štiavnik, Beňadikovce a Baňa. Zároveň žiadame o informáciu spôsobu odvodnenia z cesty R4 v katastri obce a z k.ú. Beňadikovce.
- Preložiť zdroj pitnej vody, ktorý sa nachádza pod mostom v km 32,595 cesty R4 nad most, aby nebola poškodená kvalita pitnej vody pre obyvateľstvo obce (studňa zásobuje 1/3 obyvateľstva obce).
- Uskladnenie výkopovej zeminy komunikovať s obcou.
- Obnovu poškodených ciest a terénu.
- Vybudovanie protipožiarnej cesty ponad cestu R4.

Bod 1 nie je akceptovaný z dôvodu, že NDS, a.s. nemôže regulovať potoky v dĺžkach niekoľkých desiatok metrov od miesta, kde je to nevyhnutné z dôvodu výstavby D/RC. Okrem toho

stavba nespôsobuje návalové vody a ani nijako neovplyvňuje odtokové pomery v dotknutej lokalite. Naopak, je tu predpoklad, že vybudovaním R4 sa povodňová situácia nielen nezhorší, ale sa o niečo vylepší, a to jednak čiastočnou reguláciou korýt potokov a jednak vytvorením „hrádze", ktorú bude z juhovýchodnej strany od obce predstavovať samotné teleso rýchlostnej cesty.

Akceptované body 2, 3 a 4: vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Bod 5 nie je akceptovaný, nakoľko v prípade povrchových variantov rýchlostnej cesty, akou cesta R4 Svidník – Kapušany je, nie je nutné protipožiarne cesty budovať.

Obec Šarišský Štiavnik, Obecný úrad č. 65, 090 42 Okrúhle (list č. SŠ-2017/134-OcÚ-003 zo dňa 11.05.2017)

Obec dala nasledovné stanovisko:

- Od km 29,5 km po km 29,8 žiadajú zahrnúť do projektovej dokumentácie protihlukovú stenu z dôvodu predídenia hlukových problémov z rýchlostnej cesty R4 v danom úseku.
- Na podnet občanov obce Šarišský Štiavnik trasu rýchlostnej cesty R4 pozdĺž obce Šarišský Štiavnik od km 28,0 po 30,0 presunúť cca 200 m od plánovacej trasy od obce z dôvodu pitnej vody (súkromných studní občanov obce).

Akceptovaný bod 1: protihlukové steny (PHS) sa navrhujú tam, kde ich potrebu preukáže hluková štúdia. V rámci každého ďalšieho stupňa prípravy bude hluková štúdia aktualizovaná, a po vybudovaní R4 bude ešte prebiehať monitoring vplyvov na životné prostredie, ktorý obsahuje aj meranie hluku. To znamená, že v miestach, kde v súčasnosti PHS nie sú navrhnuté, môže byť dodatočne preukázaná ich potreba a budú navrhnuté a vybudované.

Čiastočne akceptovaný bod 2: v ďalších stupňoch prípravy v požadovaných km bude preskúmaná možnosť upresnenia trasy z dôvodu existencie a využívania súkromných studní občanov obce.

Okresný úrad Bardejov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov (list č. OU-BJ-OSZP 2017/004883-002 zo dňa 11.05.2017)

Uvádza, že v súčasnosti nie je jednoznačne možné posúdiť významnosť identifikovaných vplyvov na povrchové a podzemné vody.

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie žiadajú, aby boli zapracované nasledovné podmienky:

- v celkovej situácii vyznačiť Q100 ročnú vodu, v prípade potreby navrhnúť adekvátnu ochranu daného územia pred povodňami;
- pokračovať v posúdení infraštrukturálneho projektu podľa požiadaviek rámcovej smernice o vodách

Akceptované body 1 a 2: vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Prešovský samosprávny kraj, odbor regionálneho rozvoja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov (list č. 01922/2017/ODDUPZP-5 zo dňa 11.05.2017)

Prešovský samosprávny kraj uvádza, že trasovanie nie je v súlade s platným územným plánom veľkého územného celku Prešovského kraja, konkrétne trasovanie v katastrálnych územiach Kračúnovce a Lipníky, ale z dôvodu spracovania nového územného plánu regiónu bude navrhované trasovanie zapracované.

Akceptované, vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Obec Lipníky, Obecný úrad Lipníky 100, 082 12 Kapušany (list č. OcU-LI-86/2017-1 zo dňa 15.05.2017)

K správe o hodnotení má tieto pripomienky:

- žiada v km 4,235 most nad železničnou traťou zriadiť protihlukové steny zo strany obce Lipníky;
- následne, za uvedeným mostom, ak je to možné, posunúť trasovanie rýchlostnej cesty ďalej od obce Lipníky, pretože v časti obce Lipníky Taľka sa uvažuje s individuálnou bytovou výstavbou v smere rýchlostnej cesty.

Akceptovaný bod 1: protihlukové steny (PHS) sa navrhujú tam, kde ich potrebu preukáže hluková štúdia. V rámci každého ďalšieho stupňa prípravy bude hluková štúdia aktualizovaná, a po vybudovaní R4 bude ešte prebiehať monitoring vplyvov na životné prostredie, ktorý obsahuje aj meranie hluku. To znamená, že v miestach, kde v súčasnosti PHS nie sú navrhnuté, môže byť dodatočne preukázaná ich potreba a budú navrhnuté a vybudované.

Bod 2 nie je akceptovaný, nakoľko to nie je možné uskutočniť, pretože R4 je v tomto mieste situovaná medzi dvoma kopcami, pričom sa nachádza aj tak v dosť hlbokom zárezе. Posunutím trasy v požadovanom smere by sa dostala do ešte hlbšieho zárezu (km cca 5,0 – 5,5), eventuálne až do tunela, čo je neprípustné.

Obec Soboš, Soboš 12, 090 42 Okrúhle, okres Svidník (list č. 19/5/2017 zo dňa 15.05.2017)

Obec žiada:

- znížiť vplyv hluku v obci vybudovaním protihlukovej steny celým katastrom obce;
- realizovať výstavbu cesty čo najďalej od obytnej zóny obce, navrhujú posun výstavby cesty v maximálnej možnej miere čo najďalej od obce;
- zvážiť preložku jestvujúcej cesty I/21, nakoľko v tomto úseku sa nachádza vodný zdroj Starina.

Akceptovaný bod 1: protihlukové steny (PHS) sa navrhujú tam, kde ich potrebu preukáže hluková štúdia. V rámci každého ďalšieho stupňa prípravy bude hluková štúdia aktualizovaná, a po vybudovaní R4 bude ešte prebiehať monitoring vplyvov na životné prostredie, ktorý obsahuje aj meranie hluku. To znamená, že v miestach, kde v súčasnosti PHS nie sú navrhnuté, môže byť dodatočne preukázaná ich potreba a budú navrhnuté a vybudované.

Akceptovaný bod 2: v ďalších stupňoch dokumentácie bude preskúmavaná možnosť čo najväčšieho možného odklonu od každej obytnej zóny.

Akceptovaný bod 3: vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Obec Brezov, Obecný úrad v Brezove, Brezov 21, 087 01 Giraltovce (list č. 55/2017-003 zo dňa 15.05.2017)

Obec Brezov zastáva názor, že tým, že sa cesta III/3533 Bardejov – Giraltovce priamo nenapája na R4, bude dochádzať k zvyšovaniu spotreby pohonných hmôt, čo bude mať za následok negatívny vplyv na životné prostredie. Obyvatelia, ktorí budú prichádzať po ceste III/3533 (cca 6 000 – 8 000 obyvateľov), budú sa musieť napájať na R4 prostredníctvom MÚK Giraltovce resp. MÚK Kuková. Ak sa rozhodnú napojiť prostredníctvom MÚK Giraltovce, budú musieť prejsť niekoľko kilometrov (cca 6 km) navyše a zároveň budú prechádzať cez mesto Giraltovce. V prípade, ak sa rozhodnú napojiť prostredníctvom MÚK Kuková budú musieť prejsť niekoľko kilometrov (cca 2 km) navyše a zároveň budú prechádzať cez mesto Giraltovce a obce Kračúnovce a Lúčka.

Zároveň obec Brezov žiada, aby sa v úseku R4 (cca 19 km) prijali také opatrenia, ktoré zabezpečia, že prevádzka nebude mať negatívny vplyv na kvalitu životného prostredia pre obyvateľov obce Brezov, ktorí žijú v časti „Pusté“.

Bod 1 nie je neakceptovaný z týchto dôvodov:

1. *norme nevyhovujúca vzájomná vzdialenosť križovatiek;*
2. *vyšší význam (aj vyššie intenzity dopravy) cesty II/556 v smere na Stropkov, ako cesty III/3533;*
3. *ďalším dôvodom je navýšenie intenzity dopravy v meste Giraltovce, keďže by cez mesto v smere na požadovanú MÚK prechádzala doprava z cesty II/556; navyše pre Bardejov je možnosť napojenia na R4 prostredníctvom ciest III/3502 a III/3500 do MÚK Kuková.*

Akceptovaný bod 2: všeobecná požiadavka, ktorá je zmyslom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Obec Nemcovce, Obecný úrad Nemcovce č. 93, 082 12 Kapušany (list č. 67/2017 zo dňa 16 05.2017)

Navrhujú, aby sa v ďalších stupňoch spracovania projektovej dokumentácie uvažovalo so zvýšením prechodovej výšky existujúceho železničného podjazdu pred vstupom do obce. Železničný podjazd – most v km 46,024 železničnej trate Strážske – Prešov má nedostatočný výškový prechodový profil (3,5 m). Projektovaný mostný objekt na rýchlostnej ceste R4 v km 3,145 nad štátnou cestou

III/3436 a bezmenným potokom pred vstupom do obce, ktorý bude vybudovaný tesne pred existujúcim železničným podjazdom, bude mať prechodovú výšku 4,5 – 4,8 m.

Neakceptované: v uvedenom mieste rýchlostná cesta nebude v styku so železničnou traťou.

Obec Okrúhle, Okrúhle 131, 090 42 (list zo dňa 17.05.2017)

Navrhovaná trasa v kilometri 25,0 prechádza východnou časťou lesoparku Kerta, ktorý je lesom osobitého určenia podľa § 14 ods. 2 písm. c zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch a zároveň je vyhlásený obcou Okrúhle ako obecné chránené územie „Lesopark Kerta“. Obec Okrúhle navrhuje posunúť trasu R4 východnejšie, tak aby oblúkom obišla obecné chránené územie „Lesopark Kerta“ pomedzi lesné porasty.

Akceptované: vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Obvodný banský úrad v Košiciach, Timonova 23, 040 01 Košice (list č. 420-1108/2017 zo dňa 17.05.2017)

Nemá pripomienky k správe o hodnotení za podmienky rešpektovania chráneného ložiskového územia „Kapušany“, ktorým sa zabezpečuje ochrana výhradného ložiska bentonitu proti znemožneniu alebo sťaženiu jeho dobývania.

Akceptované, dodržiavať sa bude v ďalšom konaní prípravy stavby.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Regionálne centrum ochrany prírody v Prešove, Hlavná 93, 080 01 Prešov

V hlavnom bode žiadajú dopracovať Správu o hodnotení.

Navrhované opatrenia navrhujú doplniť o nasledovné:

- viac konkretizovať niektoré z navrhovaných opatrení, aby boli merateľné a kontrolovateľné a ako také by ich bolo možné zohľadniť v podmienkach pri následnom povoľovaní navrhovanej činnosti, napr. v prípade opatrenia „minimalizovať zásah do brehových porastov“ uviesť akým spôsobom, prípadne kvantifikovať alebo pri opatrení „vyhnúť sa devastácii brehov“ uviesť akým spôsobom, napr. konkrétne technické a iné riešenie;
- pri opatrení, ktoré sa týka vegetačných úprav svahov komunikácie, tunelových portálov, ... neodporúčajú výsadbu drevín, pretože tie môžu lákať niektoré druhy živočíchov a ich predátorov a tým sa bude zvyšovať riziko kolízií s motorovými vozidlami, odporúčajú tieto zatrávniť a následne udržiavať pravidelným kosením;
- náhradnú výsadbu drevín odporúčajú smerovať skôr do okolia navrhovanej trasy (výsadba vetrolamov, remízok a pod.) a vytvárať tak plochy, ktoré skôr odlákajú živočíchy od telesa cesty;
- stromy pozoruhodných biometrických parametrov nachádzajúce sa v blízkosti stavby vopred identifikovať a chrániť pred mechanickým poškodením počas výstavby primeraným debnením alebo iným spôsobom;
- opatrenie navrhované za náhradu resp. zvýšenie plochy biotopov, ktoré budú dotknuté navrhovanou činnosťou, nemôže byť postavené na zvážení vlastníkov či obhospodarovateľov dotknutých pozemkov, musí byť určené predovšetkým navrhovateľovi činnosti, aby v rámci rozpočtu stavby zahrnul finančné prostriedky na zainteresovanie vlastníkov / obhospodarovateľov pre realizáciu takéhoto opatrenia;
- o opatrenia vyplývajúce identifikácie chránených druhov rastlín, mogračných bariér.

Návrh monitoringu navrhujú doplniť:

- do monitoringu flóry zahrnúť aj plochy, na ktorých sa zrealizuje transfer chránených druhov rastlín, najmä šafranu karpatského, v prípade, že sa nebude dať vyhnúť jeho lokalitám;
- monitoring migračných trás veľkých šeliem.

Bod 1 – neakceptované: v tejto fáze posudzovania vplyvov na životné prostredie k takejto skutočnosti už nedochádza.

Vznesené pripomienky bude možné uplatniť v ďalších konaniach prípravy stavby.

Návrhy týkajúce sa opatrení sú zapracované v časti na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov - akceptované.

Návrhy týkajúce sa monitoringu sú zapracované do Poprojektovej analýzy – akceptované.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28 B, 974 01 Banská Bystrica (list č. ŠOP SR/744-006 /2017 zo dňa 18.05.2017)

Nedostatky správy o hodnotení z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny sú podstatné a závažné a je nevyhnutné ich odstrániť ešte pred vydaním záverečného stanoviska a dopracovanie doň zahrnúť.

Závažné pripomienky sa týkajú Vplyvov na faunu, flóru a ich biotopy (členenie tejto časti je neprehľadné až nezrozumiteľné, absentuje vyhodnotenie vplyvov na migračné trasy živočíchov, namiesto vplyvov na brehové porasty je uvedená ich všeobecná charakteristika, namiesto vplyvov na lesné ekosystémy je uvedený vplyv na lesné a poľovné hospodárstvo, chýbajúce vyhodnotenie plochy a funkcie drevín rastúcich mimo lesa), zasiahnutia migračných trás živočíchov, fragmentácie územia a jej vplyvu na živočíchy.

Priložené primerané posúdenie považujú za nedokončené, nesúhlasia s identifikáciou dotknutých území sústavy Natura 2000.

Nesúhlasia s konštatáciou, že zámer zlepší situáciu z hľadiska migračných trás živočíchov, naopak v území vznikne nová oveľa výraznejšia bariéra.

Neakceptované: vznesené pripomienky nie je možné v tomto štádiu procesu posudzovania vplyvov uplatniť. Na druhej strane návrh po-projektovej analýzy vrátane monitoringu sa bude zaoberať aj monitoringom živočíchov s dôrazom na migračné trasy.

Slovenská uhoľná spoločnosť a spol. s.r.o., Podhrabina 269, 082 15 Chmeľov (list. zo dňa 26.05.2017)

Slovenská uhoľná spoločnosť a spol. s.r.o. nesúhlasí s realizáciou rýchlostnej cesty R4 v úseku, ktorým by mala táto cesta prechádzať cez areál pre chov športových koní, ktorý je v jej vlastníctve.

Plánovaná cesta sa dotkne dvoch hospodárskych stavieb a to stavby hnojiska a stavby vlnitej betónovej dráhy, ktorá slúži k výcviku a rehabilitácii športových koní za hospodárskou budovou, ktorú NDS, a.s. uvádza ako poslednú budovu vo vzdialenosti 100 m od plánovanej výstavby mosta.

Preto navrhujú, aby rýchlostná cesta bola realizovaná tak, aby obišla areál pre chov športových koní v ich vlastníctve a nesúhlasia s uvedeným premostením.

Akceptované - vzaté do úvahy pri formulovaní opatrení na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava *(list č. 5176/2017-6.3, 24064/2017 zo dňa 29.05.2017)*

Stotožňujú sa s odborným stanoviskom ŠOP SR č. ŠOPSR/744-007/2017 zo dňa 18.05.2017, čím súhlasí so stanoviskom územne príslušného organizačného útvaru ŠOP SR, Regionálneho centra ochrany prírody v Prešove č. RCOPPO/488-002/2017 zo dňa 18.05.2017 a žiada správu o hodnotení dopracovať.

V tejto fáze posudzovania vplyvov na životné prostredie k takejto skutočnosti už nedochádza. – neakceptované.

Vznesené pripomienky bude možné uplatniť v ďalších konaniach prípravy stavby.

Návrhy týkajúce opatrení sú zapracované v časti na zmiernenie resp. elimináciu vplyvov - akceptované.

Návrhy týkajúce sa monitoringu sú zapracované do Poprojektovej analýzy – akceptované.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. **Spracovatelia záverečného stanoviska**
   Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
   odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
   Ing. Milan Luciak

   v spolupráci s rezortným orgánom a orgánom pre ochranu zdravia

2. **Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka.**
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
riaditeľ odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie
RNDr. Gabriel Nižňanský



3. **Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.**
Bratislava 30. 10. 2017

IX. Informácia pre povoľujúci orgán o dotknutej verejnosti

Pre navrhovanú činnosť je dotknutou verejnosťou verejnosť, ktorá sa vyjadrila k zámeru, rozsahu hodnotia a k správe o hodnotení:

- Slovenská uhoľná spoločnosť a spol. s.r.o., Podhrabina 269, 082 15 Chmeľov
- Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava
- Občianske združenie ENVIRON-GIS, o.z., Rakovčík č. 57,089 01 Svidník
- Urbárska spoločnosť PS Rakovčík, Rakovčík č. 39, 089 01 Svidník
- Milan Žumár, Rakovčík č. 52, 089 01 Svidník
- Dušan Gergeľ, Rakovčík č. 46, 089 01 Svidník
- Robert Slota, obecný úrad Rakovčík č. 47, 089 01 Svidník
- Jaroslav Dvorčák, Rakovčík č. 43, 089 01 Svidník
- Jaroslav Adamečko, Rakovčík č. 42, 089 01 Svidník
- Marko Horvat, Rakovčík č. 44, 089 01 Svidník
- Dušan Putnok, Rakovčík č. 50, 089 01 Svidník
- Michal Ilkanin, Rakovčík č. 48, 089 01 Svidník
- Michal Chandoga, Rakovčík č. 49, 089 01 Svidník
- Alena Konárová, Rakovčík č. 60, 089 01 Svidník
- Milan Baka, Rakovčík č. 41, 089 01 Svidník
- Milan Matkobiš, Rakovčík č. 1, 089 01 Svidník
- Ľuboš Krempaský, Rakovčík č. 51, 089 01 Svidník
- Ing. Miroslav Vasilenko, Rakovčík č. 4, 089 01 Svidník

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. **Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať.**

Podľa § 37 ods. 1 zákona záverečné stanovisko je rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

Podľa § 24 ods. 4 zákona verejnosť má právo podať odvolanie proti rozhodnutiu aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. **V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie.**

Rozklad proti rozhodnutiu je možné podať podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkom konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods.4 sa za deň doručenia rozhodnutia pri podaní takéhoto odvolania považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia (záverečného stanoviska) vydaného

príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona (na enviroportáli MŽP SR). Rozklad proti rozhodnutiu je možné podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky.

3. **Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom.**

Záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

DORUČENIE

Doručuje sa

1. Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť, Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
2. Slovenská uhoľná spoločnosť a spol. s.r.o., Podhrabina 269, 082 15 Chmeľov
3. Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava
4. Občianske združenie ENVIRON-GIS, o.z., Rakovčík č. 57,089 01 Svidník
5. Urbárska spoločnosť PS Rakovčík, Rakovčík č. 39, 089 01 Svidník
6. Milan Žumár, Rakovčík č. 52, 089 01 Svidník
7. Dušan Gergeľ, Rakovčík č. 46, 089 01 Svidník
8. Robert Slota, obecný úrad Rakovčík č. 47, 089 01 Svidník
9. Jaroslav Dvorčák, Rakovčík č. 43, 089 01 Svidník
10. Jaroslav Adamečko, Rakovčík č. 42, 089 01 Svidník
11. Marko Horvat, Rakovčík č. 44, 089 01 Svidník
12. Dušan Putnok, Rakovčík č. 50, 089 01 Svidník
13. Michal Ilkanin, Rakovčík č. 48, 089 01 Svidník
14. Michal Chandoga, Rakovčík č. 49, 089 01 Svidník
15. Alena Konárová, Rakovčík č. 60, 089 01 Svidník
16. Milan Baka, Rakovčík č. 41, 089 01 Svidník
17. Milan Matkobiš, Rakovčík č. 1, 089 01 Svidník
18. Ľuboš Krempaský, Rakovčík č. 51, 089 01 Svidník
19. Ing. Miroslav Vasilenko, Rakovčík č. 4, 089 01 Svidník
20. Mesto Svidník, mestský úrad, Sovietskych hrdinov 200/33, 089 01 Svidník
21. Mesto Giraltovce, mestský úrad, Dukelská 75, 087 01 Giraltovce
22. Obec Kapušany, obecný úrad, Hlavná 104/6, 082 12 Kapušany
23. Obec Lada, obecný úrad č. 240, 082 12 Lada
24. Obec Šarišská Poruba, obecný úrad č. 34, 082 12 Kapušany
25. Obec Nemcovce, obecný úrad č. 27, 086 12 Kurima
26. Obec Čelovce, obecný úrad č. 49, 082 14 Čelovce (pošta Pušovce)
27. Obec Lipníky, obecný úrad č. 100, 082 12 Kapušany
28. Obec Chmeľov, obecný úrad č. 89, 082 15 Chmeľov
29. Obec Pušovce, obecný úrad č. 14, 082 14 Pušovce
30. Obec Kračúnovce, obecný úrad č. 350, 087 01 Giraltovce
31. Obec Lúčka, obecný úrad č. 59, 087 01 Giraltovce
32. Obec Matovce, obecný úrad č. 38, 090 42 Okrúhle
33. Obec Soboš, obecný úrad č. 12, 090 42 Okrúhle
34. Obec Valkovce, obecný úrad č. 62, 090 42 Okrúhle
35. Obec Okrúhle, obecný úrad, 090 42 Okrúhle
36. Obec Radoma, obecný úrad č. 45, 090 42 Okrúhle
37. Obec Šarišský Štiavnik, obecný úrad č. 65, 090 42 Okrúhle
38. Obec Beňadikovce, obecný úrad č. 74, 090 42 Beňadikovce
39. Obec Rakovčík, obecný úrad č. 47, 089 01 Svidník
40. Obec Mestisko, obecný úrad č. 6, 090 41 Mestisko
41. Obec Stročín, obecný úrad č. 15, 089 01 Svidník
42. Obec Brezov, obecný úrad č. 21, 087 01 Giraltovce
43. Obec Kuková, obecný úrad č. 74, 086 44 Kuková
44. Obec Lužany pri Topli č. 26, 087 01 Giraltovce

Na vedomie

1. MDV SR, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
2. Okresný úrad Prešov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie mieru 2, 081 01 Prešov
3. Okresný úrad Svidník, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Sov. hrdinov 102, 089 01 Svidník
4. Okresný úrad Bardejov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov
5. Spoločný obecný úrad, stavebný úrad Nižný Orlík, 090 11 Vyšný Orlík
6. MDV SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
7. MŽP SR, sekcia ochrany prírody biodiverzity a krajiny , TU
8. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
9. ŠOP SR, Tajovského ul. 28/B, 974 01 Banská Bystrica
10. Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov
11. Okresný úrad Prešov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov
12. Okresný úrad Prešov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie mieru 2, 081 01 Prešov
13. Okresný úrad Svidník, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Sov. hrdinov 102, 089 01 Svidník
14. Okresný úrad Bardejov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov
15. Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a poz. komunikácií, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov
16. Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a poz. komunikácií, Sov. hrdinov 102, 089 01 Svidník
17. Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov
18. Okresný úrad Prešov, Pozemkový a lesný odbor, Masarykova 10, 080 01 Prešov
19. Okresný úrad Svidník, Pozemkový a lesný odbor, Sov. hrdinov 102, 089 01 Svidník
20. Okresný úrad Bardejov, Pozemkový a lesný odbor, Dlhý rad 17, 085 01 Bardejov
21. Okresný úrad Prešov, Odbor krízového riadenia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov
22. Okresný úrad Svidník, Odbor krízového riadenia, Sov. hrdinov 102, 089 01 Svidník
23. Okresný úrad Bardejov, Odbor krízového riadenia, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov
24. Prezídium Hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava
25. Úrad verejného zdravotníctva SR, Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava
26. Krajský pamiatkový úrad v Prešove, Hlavná 115, 080 01 Prešov
27. Obvodný banský úrad, Košice, Timonova č. 23, 041 57 Košice
28. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Odbor dráhový stavebný úrad, Ing. Štefan Hrivňák, riaditeľ odboru, Námestie slobody č.6, 810 05 Bratislava
29. Okresný úrad Prešov, odbor katastrálny, Konštantínova 6, 080 01 Prešov
30. Okresný úrad Svidník, odbor katastrálny, Sov. hrdinov 102, 089 01 Svidník
31. Okresný úrad Bardejov, odbor katastrálny, Dlhý rad 16, 085 01 Bardejov
32. Okresný úrad Prešov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie opravných prostriedkov v sídle kraja, Námestie mieru 3, 081 01 Prešov