

**I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty**

**ZÁVEREČNÉ STANOVISKO**  
(Číslo 1481/2010-3.4/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.

**I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

**1. Názov**

Navrhovateľ – Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest, Košice

**2. Identifikačné číslo**

00 33 28

**3. Sídlo**

Kasárenské námestie č. 4, 040 01 Košice

**II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

**1. Názov**

I/79 Hriadky - Trebišov, preložka cesty

**2. Účel**

Účelom výstavby preložky cesty I/79 Hriadky – Trebišov je dosiahnuť:

- odklon tranzitnej dopravy mimo zastavaných území obcí
- vyššiu kapacitu komunikácie
- vyšší stupeň bezpečnosti dopravy
- vyšší dopravný komfort
- minimalizovať negatívne účinky dopravy na životné prostredie

Splniť tieto požiadavky je možné výstavbou cesty mimo zastavané územie, ktorá bude vyhovovať požiadavkám dopravného prúdu pri efektívnom vynaložení finančných prostriedkov na výstavbu a údržbu komunikácie.

**3. Užívateľ**

Užívateľmi budú fyzické a právnické osoby zaoberajúce sa hospodárskou činnosťou v regióne, ako aj v medzinárodnom meradle a obyvateľstvo dotknutého regiónu a jeho širšieho okolia.

**4. Umiestnenie**

Kraj: Košický  
Okres: Trebišov  
Obec: Hriadky, Trebišov, Sečovce, Nový Ruskov, Vojčice  
Katastrálne územie: Hriadky, Trebišov, Vojčice, Milhostov, Sečovce, Veľký Ruskov

## 5. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný začiatok výstavby 2014

Predpokladaný začiatok prevádzky 2017

Termín ukončenia činnosti prevádzky sa nestanovuje.

I. etapa : Výstavba preložky cesty I/79 v úseku Hriadky (km 0,1) až mimoúrovňová križovatka Trebišov-sever. 2014-2016

II.etapa: Výstavba preložky cesty I/79 v úseku mimoúrovňová križovatka Trebišov-sever až koniec úseku. 2016-2017

III.etapa : Výstavba mimoúrovňovej križovatky Dvorianky – termín výstavby je závislý od termínu realizácie diaľnice DI v danom úseku – výstavba bude súčasťou stavby diaľnice.

## 6. Stručný opis technického a technologického riešenia

### Súčasný stav

V období medzi rokmi 1995 a 2000 a tiež v období medzi rokmi 2000 a 2005 došlo na ceste I/79 k 1,3 násobnému nárastu dopravného zaťaženia. V riešenom úseku má cesta niekoľko bodových závad. Tieto sú pri súčasnej intenzite dopravného zaťaženia zdrojom dopravných nehôd, ako aj nepriaznivých vplyvov na životné prostredie. Je predpoklad, že intenzita pôsobenia negatívnych vplyvov, s narastajúcim dopravným zaťažením bude narastať. Dotknutý úsek cesty I/79 prechádza priamo cez zastavané územia obcí Hriadky, Vojčice, miestnu časť Milhostov a okrajom mesta Trebišov. Toto situovanie cesty priamo cez zastavané územia sídelných útvarov so sebou prináša bezpečnostné riziká a negatívne vplyvy na životné prostredie a najmä na obytné prostredie obyvateľov dotknutých obcí. Situovanie cesty I/79 cez zastavané územie s priamou obsluhou okolitého územia neumožňuje prestavbu na cestu s vyššou kapacitou a vyšším „dopravným komfortom a bezpečnosťou cesty“ bez zásahu do okolitej zástavby.

Cesta I/79 spolu s cestou I/50 tvorí v danom území základný komunikačný systém s napojením na krajské mesto Košice a navrhovanú sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Súbežne s cestou I/50, severne od obce Hriadky je navrhovaná diaľnica DI z Bidoviec smerom na Michalovce a štátnu hranicu SR/Ukrajina. Na túto diaľnicu bude navrhovaná preložka cesty I/79 napojená mimoúrovňovou križovatkou Dvorianky na začiatku úseku. Cesta I/79 zabezpečuje priamu obsluhu územia juhovýchodného Slovenska, predovšetkým v severojužnom smere. Spolu s cestou I/15 (napojenie pri Vranove n/T.) tvorí najkratšie spojenie medzi Poľskom a Maďarskom, s výhľadovým napojením na Ukrajinu. To predurčuje cestu I/79 aj na prejazd medzinárodnej dopravy, čo potvrdzuje v poslednej dobe nárast dopravného aťaženia, najmä ťažkej nákladnej dopravy.

### Stručný opis technického a technologického riešenia

Preložka cesty I/79 bola v Zámere pre zisťovacie konanie riešená v troch variantoch.

V správe o hodnotení je preložka cesty I/79 posudzovaná v jednom variante (*variant „C“ zelený*, definovaný v Zámere) a jeho modifikácii podľa návrhu VÚC Košického kraja a Konceptu ÚPN mesta Trebišov. Táto modifikácia trasy bola označovaná ako variant „D“ – *fialový*. Preložka cesty I/79 je v navrhovanom „C“ variante a jeho modifikácii - variante „D“ vedená v celom úseku rovinným územím údolnej nivy rieky Ondava, resp. Trnávky. Preložka je situovaná mimo zastavané územie obce Hriadky, Vojčice, mesta Trebišov a jeho mestskej časti Milhostov. Prechádza v území prevažne využívanom na poľnohospodárske účely. Niekoľkokrát križuje jestvujúce melioračné kanály, potok Trnávka a Drieňovec.

Preložka cesty I/79 je v kategórii C 11,5/80. Všetky jej navrhované parametre vyhovujú STN 73 6101 pre túto kategóriu. Podľa tejto normy boli navrhnuté a posúdené návrhové prvky, šírkové usporiadanie, teleso cesty, križovatky a objekty vybavenie ciest. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je potrebné túto kategóriu cesty overiť. Podľa záverov Dopravno-inžinierskeho prieskumu (Dopravoprojekt, a.s., 03/2009) je možné preložku cesty realizovať aj v kategórii C 9,5/80. Kategória cesty bude určená na základe aktualizácie dopravno-inžinierskeho prieskumu pre DÚR spracovaného na základe výsledkov celoštátneho sčítania dopravy 2010.

Navrhované riešenie si vyžaduje preložky poľných ciest, ciest nižších tried a úpravy mestských komunikácií. Mestské komunikácie sú navrhnuté podľa STN 73 6110. Poľné cesty sú navrhnuté v kategórii P 4/30 s vyháňkami. Úpravy ciest II. a III. triedy sú navrhnuté v kategórii C 7,5/60. Vzhľadom na rozsah stavby preložky cesty I/79 v úseku Hriadky - Trebišov, je južný obchvat rozdelený na 2 ucelené časti:

**I. Ucelená časť - Preložka cesty I/79 v dvoch variantoch**

**II. Ucelená časť - Napojenie Trebišov - sever (napojenie severnej – priemyselnej časti mesta s cieľom prerozdelenia dopravy)**

**Variant „C“ – zelený dĺžky 9,999 km**

**I. Ucelená časť - Preložka cesty I/79**

Začiatok preložky cesty je situovaný severne od obce Hriadky v mimoúrovňovej križovatke „Dvorianky“ s navrhovanou diaľnicou D1. Navrhovaná diaľnica D1 je situovaná súbežne s cestou I/50 severne od obce Hriadky, pričom v mieste kríženia s cestou I/79 je navrhovaná mimoúrovňová križovatka osmičkového tvaru, ktorá bude súčasťou výstavby diaľnice D1. Z križovatky „Dvorianky“ smeruje preložka cesty I/79 západne od zastavaného územia obce Hriadky vo vzdialenosti cca 200 m. Prístup na pozemky po oboch stranách preložky bude z jestvujúcich poľných ciest v území.

V km 1,200 je situovaná mimoúrovňová križovatka ciest I/50 (E 50) a preložky I/79. Mimoúrovňová križovatka „Hriadky“ je osmičkového tvaru s mostným objektom dĺžky 38 m nad cestou I/50. Následne trasa mostným objektom dĺžky 22 m, v km 1,45 križuje potok Trnávka a obchádza areál poľnohospodárskeho družstva (PD) Hriadky zo západnej strany, vo vzdialenosti cca 60 m. V tomto úseku je trasa vedená v násype výšky do 12 m. Za mostom cez potok Trnávka trasa preložky klesá na úroveň terénu a následne od km 2,00 stúpa v násype k železničnej trati č. 192 Vranov nad Topľou – Trebišov, ktorú križuje v km 2,450 mostným objektom dĺžky 64 m. Z toho miesta je preložka cesty situovaná súbežne so železničnou traťou, z jej západnej strany vo vzdialenosti cca 200 m tak, aby medzi preložkou cesty a železničnou traťou zostali zachované poľnohospodársky využiteľné pozemky, ktoré budú sprístupnené navrhovanou prístupovou cestou vybudovanou súbežne s preložkou cesty. Súčasťou sprístupnenia pozemkov je aj výstavba mostu dĺžky 42 m na účelovej komunikácii ponad preložku cesty v km 3,700. Zastavané územie obce Vojčice a MČ Milhostov obchádza preložka cesty zo západnej strany vo vzdialenosti cca 300 m, pričom medzi preložkou a zastavaným územím sa nachádza železničná trať č. 192. Prístup na pozemky v okolí preložky cesty I/79 je zabezpečený výstavbou prístupovej cesty s napojením na jestvujúce cesty.

V km 6,645 je umiestnená úrovňová križovatka tvaru „T“, v ktorej je situovaný začiatok trasy napojenia Trebišov – sever. Od km 6,645 sa trasa preložky po poľnohospodárskej pôde stáča mierne na západ, križuje Bočný kanála, 2x potok Drieňovec a smeruje k jestvujúcej ceste I/79. V km 9,400 kde je situovaná mimoúrovňová križovatka Trebišov západ“ s jestvujúcou cestou I/79. Križovatka osmičkového tvaru zabezpečuje napojenie jestvujúceho komunikačného systému mesta Trebišov v jeho západnej časti (jestvujúca cesta I/79 - ul. kpt. Nálepku) a napojenie cesty III/553 010 v smere na Malý a Veľký Ruskov. Koniec preložky cesty je situovaný na jestvujúcej ceste I/79 v priestore pri elektrickej stanici Trebišov západ.

**II. Ucelená časť - Napojenie Trebišov - sever**

Cieľom výstavby napojenia Trebišov – sever je zabezpečiť napojenie severnej (priemyselnej zóny) časti mesta Trebišov na preložku cesty I/79, tak aby boli minimalizované prejazdy cieľovej dopravy cez zastavané územie mesta Trebišov, resp. obce Vojčice a MČ Milhostov. Napojenie celkovej dĺžky 530 m začína v úrovňovej križovatke v km 6,645 preložky cesty I/79, z ktorej je vedené napojenie na mimoúrovňovú križovatku Trebišov – sever. Táto križovatka mostným objektom dĺžky 65 m križuje železničnú trať č. 192, jestvujúcu cestu I/79 a zabezpečuje napojenie na jestvujúcu cestu I/79. Napojenie Trebišov – sever je vedené po poľnohospodárskej pôde, násypom výšky do 9 m. Kategória cesty MZ 8,5/70.

## **Variant „D“ – fialový dĺžky 9,595 km**

### ***I. Ucelená časť - Preložka cesty I/79***

Variant „D“ predstavuje modifikáciu variantu „C“ podľa Konceptu riešenia ÚPN mesta Trebišov a návrhu VÚC košického kraja (napriamene trasy v km 3,500 až 9,620). Z dôvodu optimalizácie smerových pomerov a zabezpečenia čo najkolmejšieho križovania železničnej trate č. 192, bola úprava pôvodnej trasy variantu „C“ - zelený, riešená už od km 1,200. Začiatok preložky cesty je až po mimoúrovňovú križovatku „Hriadky“ – km 1,200 totožný s variantom „C“ zelený. Od tohto miesta sa trasa viac odkláňa na západ a smeruje k železničnej trati č. 192, tak aby ju križovala mostným objektom čo najkolmejšie. Od železničnej trate je trasa preložky vedená v miernom oblúku priamo k jestvujúcej križovatke ciest I/79 a III/553 010. V celom úseku je trasa vedená po poľnohospodárskej pôde, pričom križuje melioračné kanály a remízky (vetrolamy). Od železničnej trate je trasa situovaná vo vzdialenosti 400 až 900 m. Zastavané územie obce Vojčice a MČ Milhostov obchádza preložka cesty zo západnej strany vo vzdialenosti 600 až 1200 m. Prístup na pozemky v okolí preložky cesty je zabezpečený výstavbou dvoch mostov na jestvujúcich poľných cestách ponad preložku cesty v km 3,800 a 5,500. V km 7,100 sa nachádza mimoúrovňová križovatka, v ktorej je situované napojenie Trebišov – sever. V km 9,000 je situovaná mimoúrovňová križovatka „Trebišov západ“ s jestvujúcou cestou I/79. Križovatka osmičkového tvaru zabezpečuje napojenie jestvujúceho komunikačného systému mesta Trebišov v jeho západnej časti (jestvujúca cesta I/79 - ul. kpt. Nálepku) a napojenie cesty III/553 010 v smere na Malý a Veľký Ruskov. Koniec preložky cesty je situovaný na jestvujúcej ceste I/79 v priestore pri elektrickej stanici Trebišov západ.

### ***II. Ucelená časť - Napojenie Trebišov - sever***

Cieľom výstavby napojenia Trebišov – sever je zabezpečiť napojenie severnej (priemyselnej zóny) časti mesta Trebišov na preložku cesty I/79, tak aby boli minimalizované prejazdy cieľovej dopravy cez zastavané územie mesta Trebišov, resp. obce Vojčice a MČ Milhostov. Napojenie Trebišov – sever v celkovej dĺžke 1600 m je navrhované v kategórii MZ 8,5/70 a na jestvujúcu cestu I/79 sa napája mimoúrovňovou križovatkou „Trebišov sever“, ktorá mostným objektom dĺžky 65 m križuje železničnú trať č. 192, jestvujúcu cestu I/79.

### **Hlavné stavebné objekty:**

#### ***Križovatky***

Križovatky na navrhovanej preložke cesty I/79 slúžia na prepojenie preložky cesty I/79 s jestvujúcou komunikačnou sieťou. Ich situovanie zohľadňuje požadované vzdialenosti medzi križovatkami, ako aj situovanie jestvujúcich komunikácií.

#### ***I/79 - Variant „C“ - zelený má celkom 5 križovatiek:***

- km 0,100 Mimoúrovňová križovatka „Dvorianky“, cesty I/79 a navrhovanej diaľnice D1. Táto križovatka bude súčasťou výstavby diaľnice D1.
  - km 1,260 Mimoúrovňová križovatka „Hriadky“, ciest I/50 a I/79 zabezpečuje prepojenie ciest I/50 a I/79. Križovatka osmičkového tvaru je situovaná západne od obce Hriadky vo vzdialenosti 550 m od jestvujúcej okružnej križovatky, nachádzajúcej sa v obce Hriadky.
  - km 6,645 Úrovňová križovatka tvaru „T“ so samostatnými odbočovacími pruhmi vľavo, zabezpečujúca napojenie Trebišov – sever.
  - km 9,400 Mimoúrovňová križovatka, osmičkového tvaru, „Trebišov západ“, ciest I/79 a III/553 010 zabezpečuje napojenie cesty III. triedy z obce Nový Ruskov a jestvujúceho komunikačného systému mesta Trebišov na preložku cesty I/79.
- Napojenie Trebišov – sever: Križovatka „Trebišov sever“ s napojením na jestvujúcu cestu I/79 a mimoúrovňovým krížením nad železničnou traťou Vranov nad Topľou – Trebišov. Táto križovatka zabezpečuje napojenie severnej časti mesta Trebišov na preložku cesty I/79.

#### ***I/79 - Variant „D“ - fialový má celkom 5 križovatiek:***

- km 0,100 Mimoúrovňová križovatka „Dvorianky“, cesty I/79 a navrhovanej diaľnice D1. Táto križovatka bude súčasťou výstavby diaľnice D1.

km 1,260 Mimoúrovňová križovatka „Hriadky“, ciest I/50 a I/79 zabezpečuje prepojenie ciest I/50 a I/79. Križovatka osmičkového tvaru je situovaná západne od obce Hriadky vo vzdialenosti 550 m od jestvujúcej križovatky.

km 7,100 Mimoúrovňová križovatka, v ktorej je situované napojenie Trebišov – sever.

km 9,000 Mimoúrovňová križovatka „Trebišov - západ“ s jestvujúcou cestou I/79, ktorá po úprave zabezpečí napojenie na cestu III/553 010 smerom do obcí Nový Ruskov a Veľký Ruskov. Križovatka osmičkového tvaru zabezpečuje napojenie jestvujúceho komunikačného systému mesta Trebišov v jeho západnej časti (jestvujúca cesta I/79 - ul. kpt. Nálepku) a napojenie cesty III/553 010.

Napojenie Trebišov – sever: Križovatka „Trebišov - sever“ s napojením na jestvujúcu cestu I/79 a mimoúrovňovým krížením nad železničnou traťou Vranov nad Topľou – Trebišov. Táto križovatka zabezpečuje napojenie severnej časti mesta Trebišov na preložku cesty I/79.

Zemné práce križovatiek vykazujú nedostatok násypového materiálu. Tento násypový materiál bude získaný zo zemníkov, alebo lomov v okolí stavby napr. lom Vechec, lom Brekov, lom Nižný Hrabovec. Križovatky sú navrhnuté s ohľadom na ich kapacitu pre výhľadové dopravné zaťaženie a na bezpečnosť dopravy.

#### Mosty

Návrh mostných objektov je podľa STN 73 6201. Objekty sú navrhnuté podľa STN 73 6203 na zaťažovaciu triedu **A**. Mosty na poľných cestách sú navrhnuté na zaťažovaciu triedu **B**. Nosná konštrukcia mostných objektov je navrhnutá buď z tyčových prvkov pre nosné konštrukcie alebo ako monolitická nosná konštrukcia. V miestach kríženia melioračných kanálov sú navrhované priepusty prierezu 2,4 x 2,4 m.

#### Obslužné zariadenia

V riešenom úseku preložky cesty sa neuvažuje s vybudovaním obslužných zariadení (odpočívadlá, čerpacie stanice pohonných hmôt).

#### Cestná kanalizácia

Preložka cesty I/79 neprechádza územím chránených vodných zdrojov. Z tohto dôvodu nebolo navrhnuté odvodnenie pomocou cestnej kanalizácie. Zrážková voda z vozovky komunikácie bude odvedená na svahy cesty a do pozdĺžnych priekop s ich zaústením do vodných tokov.

#### Demolácie

Preložka cesty I/79 si vzhľadom na jej situovanie mimo zastavaného územia nevyžaduje demoláciu obytných alebo hospodárskych objektov. V mieste napojenia a kríženia s jestvujúcimi komunikáciami je potrebné upraviť vozovku jestvujúcich komunikácií. V križovatke „Trebišov - západ“ je potrebné odstrániť jestvujúcu vozovku cesty III/553 010 na ploche 3 840 m<sup>2</sup>. Preložka cesty I/79 si celkovo vyžaduje:

#### Variant „C“ a „D“

- frézovanie jestvujúcej vozovky na ploche 8 000 m<sup>2</sup>, objem odpadu 400 m<sup>3</sup>
- búranie vozovky v križovatke „Trebišov západ“ na ploche 3 840 m<sup>2</sup>, objem odpadu 800 m<sup>3</sup>

#### Orientačné ukazovatele variantných riešení – variant „C“ zelený

Hlavné stavebné objekty	Dĺžka komunikácie m	Plocha trvalého záberu ha	Objem výkopu m <sup>3</sup>	Objem násypu m <sup>3</sup>	Z toho ŠD m <sup>3</sup>	Prebytok / nedostatok m <sup>3</sup>	Odhumsovanie m <sup>3</sup>	Zahumsovanie m <sup>3</sup>
Preložka cesty I/79	9 999	28,382	3 663	720 737	144 147	-572 927	85 147	33 316
Križovatky	974	0,674	11 720	175 800	43 950	-120 130	2 211	1 693
Napojenie Trebišov - Sever	530	0,350	6 360	95 400	23 850	-65 190	2 319	1 723
Prístupové cesty	7 580	4,927	22 740	45 480	4 550	-18 190	39 416	7 883

spolu:	19 083	34,333	44 483	1 037 417	216 497	-776 437	129 093	44 615
--------	--------	--------	-----------	--------------	------------	----------	---------	--------

Hlavné stavebné objekty	Dĺžka komunikačné	Plocha trvalého záberu	Objem výkopu	Objem násypu	Z toho ŠD	Prebytok / nedostatok	Odhumovanie	Zahumovanie
	m	ha	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>
Preložka cesty I/79	9 595	27,250	3 515	690 840	138 168	-549 157	81 749	31 951
Križovatky	1 224	0,847	14 728	220 932	55 080	-151 124	2 778	2 130
Napojenie Trebišov - S	1 600	1,056	3 560	153 400	35 950	-113 890	6 331	4 803
Prístupové cesty	2 500	1,625	7 500	15 000	1 500	-6 000	13 000	2 575
<b>spolu:</b>	<b>14 919</b>	<b>30,778</b>	<b>29 303</b>	<b>1 080 172</b>	<b>230 698</b>	<b>-820 171</b>	<b>103 859</b>	<b>41 459</b>

#### Stavebné dvory (zariadenia staveniska - ZS)

Pre jednotlivé varianty sú navrhované tieto zariadenia staveniska:

##### Spoločné zariadenia staveniska pre všetky varianty

- ZS v mieste výstavby mimoúrovňovej križovatky Hriadky. Zariadenie staveniska si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy.

##### Variant „C“ zelený

- ZS v mieste výstavby mimoúrovňovej križovatky „Trebišov – sever“, priestor pri prístupovej ceste do areálu bývalého PD. Zriadenie zariadenia staveniska si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy.
- ZS v mieste výstavby mimoúrovňovej križovatky „Trebišov – západ“, priestor medzi jestvujúcou cestou I/79 a navrhovanou križovatkou. Zriadenie zariadenia staveniska si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy. Táto plocha bude zároveň slúžiť ako dočasná skládka ornice z úseku cesty v blízkosti križovatky; jestvujúce využitie územia orná pôda.

##### Variant „D“ fialový

- ZS v mieste výstavby mimoúrovňovej križovatky „Trebišov – sever“. Zriadenie zariadenia staveniska si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy.
- ZS v mieste výstavby mimoúrovňovej križovatky „Trebišov – západ“. Zriadenie zariadenia staveniska si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy. Táto plocha bude zároveň slúžiť ako dočasná skládka ornice z úseku cesty v blízkosti križovatky; jestvujúce využitie územia orná pôda.

Presné výmery zariadení staveniska budú určené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Alternatívne sa odporúča umiestnenie ZS v jestvujúcich areáloch poľnohospodárskych a priemyselných areálov v dotyku s výstavbou preložky – toto riešenie je závislé od spôsobu využitia týchto plôch v čase výstavby. V prípade, ak nedôjde k dohode medzi dodávateľom prác a prevádzkovateľmi poľnohospodárskych areálov, bude nutné zariadenia staveniska umiestniť na plochách uvedených vyššie, ktoré bude nutné po ukončení výstavby rekultivovať.

Predpokladané vybavenie zariadení staveniska:

- spevnené plochy pre odstavenie vozidiel
- spevnené a odvodnené plochy olejového a naftového hospodárstva s prečistením odpadových vôd v odlučovačoch ropných látok (iba na niektorých ZS)
- uzavreté a chránené priestory pre sklad chemických stavebných látok (iba na niektorých ZS)
- spevnené plochy pre uskladnenie stavebných materiálov
- sociálne a hygienické zariadenia
- kancelárske priestory (iba na niektorých ZS)

### III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Vypracovanie a rozoslanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení „I/79 Hriadky - Trebišov, preložka cesty“, vypracoval kolektív riešiteľov pod vedením p. Dušana Zamborského, Z-DUALL, spol. s r.o., Svidník v júni 2010. Správa o hodnotení je vypracovaná podľa § 31 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“). Štruktúrou a obsahom spĺňa náležitosti prílohy č. 11 zákona. Rozsah hodnotenia pre vypracovanie správy o hodnotení určilo MŽP SR listom č. 6360/2009- 3.4/ml zo dňa 28.7.2009. Ako hlavný podklad pre vypracovanie správy o hodnotení bola použitá :

- Technická štúdia stavby I/79 Hriadky – Trebišov, preložka cesty; Dopravoprojekt, a.s., Bratislava, 2009,
- Dopravno-inžinierska analýza-I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty, Dopravoprojekt, a.s., Bratislava, 2009
- Zámer-I/79 Trebišov-Hriadky, preložka cesty, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, marec 2009.

Pri vypracovaní správy o hodnotení bolo prihliadané na stanoviská obcí, príslušných a dotknutých orgánov k predchádzajúcim dokumentáciám. Správa o hodnotení je vypracovaná pre nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala) a dva základné varianty vedenia trasy cesty – variant „C“ (zelený) a jeho modifikácia variant „D“ (fialový).

MŽP SR podľa § 33 ods.1 zákona zaslalo správu o hodnotení všetkým dotknutým subjektom dňa 31.8.2010 na zaujatie stanoviska. Stanoviská od dotknutých subjektov boli doručené na MŽP SR do 25.10.2010.

#### 2. Zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR zverejnilo správu o hodnotení na svojej internetovej stránke [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) <<http://www.enviroportal.sk>> v informačnej sekcii EIA/SEA.

Verejné prerokovanie ku správe o hodnotení sa konalo podľa § 34 ods.2 až 5 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov dňa 5.10.2010 v zasadačke mestského úradu v Trebišove a následne dňa 6.10.2010 na obecnom úrade Vojčice (pre dotknuté obce Vojčice, Hriadky, Sečovce a Nový Ruskov).

Verejnosť bola informovaná o navrhovanej činnosti obvyklým spôsobom.

- Mesto Trebišov -vyvesením oznamu o navrhovanej činnosti na úradnej tabuli. Správa o hodnotení bola k nahliadnutiu na miestnom úrade a zverejnená na internetovej stránke mesta Trebišov od 13.9.2010 až 13.10.2010
- mesto Sečovce - vyvesením oznamu o navrhovanej činnosti na úradnej tabuli. Správa o hodnotení bola k nahliadnutiu na miestnom úrade a zverejnená na internetovej stránke mesta v dňoch 7.9.-7.10.2010.
- obec Vojčice - vyvesením oznamu o navrhovanej činnosti na úradnej tabuli vyhlásením v obecnom rozhlase. Správa o hodnotení bola k nahliadnutiu na miestnom úrade a zverejnená na internetovej stránke obce v dňoch 7.9.-7.10.2010.
- obec Hriadky - vyvesením oznamu o navrhovanej činnosti na úradnej tabuli a vyhlásením v obecnom rozhlase. Správa o hodnotení bola k nahliadnutiu na miestnom úrade v dňoch 6.9.-6.10.2010.
- obec Nový Ruskov - vyvesením oznamu o navrhovanej činnosti na úradnej tabuli a vyhlásením v obecnom rozhlase. Správa o hodnotení bola k nahliadnutiu na miestnom úrade v dňoch 6.9. - 6.10.2010 a zverejnená na internetovej stránke obce.

Zainteresovaným orgánom a organizáciám bol termín konania verejného prerokovania oznámený 10 dní pred jeho konaním prostredníctvom Slovenskej pošty listovou zásielkou (pozvánkou č.31417/4756/2010-eBu zo dňa 20. 9. 2010 (mesto Trebišov) a pozvánkou č.1642/2010 zo dňa 22.9.2010 (obec Vojčice).

### 3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

#### **Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 21. 07. 2009 o 19.00 h. na Mestskom úrade v Senci**

Prítomní: podľa prezenčnej listiny – v archíve MŽP SR

Prítomní – z dotknutých orgánov

Obec Vojčice : p. Ladislav Bodnár -starosta obce

Obec Hriadky: p. Milan Roháč – starosta obce

Obec Nový Ruskov :Ing. Ján Borovský – starosta obce

Mesto Sečovce: JUDr. Vlastimil Ondrejka

Mesto Trebišov: Ing. Eva Bučková-oddel. IČ, ÚP, ŽP a PZ MsÚ Trebišov, Ing. Iveta Verešová-vedúca oddelenia investičných činností, ÚP a ŽP MsÚ Trebišov.

Spracovateľ zámeru: p. Dušan Zamborský ( Z-DUALL s.r.o.Svidník)

Spracovateľ technickej štúdie : Ing. Branislav Juhás (Dopravoprojekt, a.s.)

Navrhovatelia (SSC IVSC Košice) : Ing. Gabriela Mareková, Ing. Andrea Korimová

Zástupcovia verejnosti: p. Zamba, p. Koško, p. Šimko, p. Veľková, p. Revaj, občianske združenie Trebišov Nahlas-p. Pilinčík a p. Kolesár a ďalší.

Prítomní boli oboznámení s výsledkami posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a vyjadreniami k pripomienkam doručeným k správe o hodnotení. Spoločné prerokovanie uviedol na obecnom úrade Vojčice p. Ladislav Bodnár – starosta obce Vojčice, na mestskom úrade Trebišov Ing. Iveta Verešová - vedúca oddelenia investičných činností, ÚP a ŽP MsÚ Trebišov.

Základné informácie o procese prípravy navrhovanej činnosti za navrhovateľa priblížila Ing. Gabriela Mareková – ved. oddel. ÚIP SSC IVSC Košice.

Návrh technického riešenia v dvoch variantoch a zdôvodnenie vhodnejšieho variantu z hľadiska environmentálneho posúdenia, ktorý je zároveň v súlade s ÚPN Trebišov a VÚC KSK vysvetlila Ing. Andrea Korimová - ÚIP SSC IVSC, Košice (na prerokovaní na obecnom úrade Vojčice), resp. zodpovedný projektant technickej štúdie a zámeru Ing. Branislav Juhás a spracovateľ SoH – p. Dušan Zamborský (na mestskom úrade Trebišov).

Do diskusie sa zapojili : p. Milan Roháč- starosta obce Hriadky, Ing. Ján Borovský-starosta obce Nový Ruskov, p. Ladislav Bodnár-starosta obce Vojčice, p. František Oravec, Ing. Eva Bučková – oddel. IČ, ÚP, ŽP a PZ MsÚ Trebišov a zástupcovia zainteresovanej verejnosti - občianskeho združenia Trebišov Nahlas.

Ich otázky sa dajú zhrnúť do nasledovných okruhov :

- Termín začatia a ukončenia realizácie navrhovanej činnosti,
- Sprístupnenie rozdelených pozemkov trasou navrhovanej činnosti a majetkovoprávne vysporiadanie
- Spoplatňovanie predmetného úseku cesty I/79 v budúcnosti
- Potreba urýchléného procesu prípravy a následnej realizácie navrhovanej činnosti z dôvodu nevyhovujúceho stavu

Na dané otázky a pripomienky odpovedala Ing. Gabriela Mareková, Ing. Branislav Juhás a p. Dušan Zamborský v súlade s výsledkom správy o hodnotení.

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti bola verejne prerokovaná za prítomnosti zúčastnených, uvedených na prezenčných listinách (textová príloha č.2). Písomnou formou neboli predložené žiadne požiadavky pre uvedenie do záznamu. Otázky prítomných zástupcov obcí, miest a zainteresovanej verejnosti, týkajúce sa navrhovanej činnosti boli zodpovedané a objasnené v dostatočnej miere.



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

**Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trebišove, Trebišov,** list zo dňa 13.9.2010, č. ORHZ-635-001/2010

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trebišove k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

**Obvodný lesný úrad v Michalovciach,** list zo dňa 16.9.2010, č. 2010/00446

Obvodný lesný úrad v Michalovciach, nemá žiadne námietky a pripomienky k predloženému dokumentu – I/79 Hriadky – Trebišov, preložka cesty.

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trebišove,** list zo dňa 10.9.2010, č. A/2010/01595/HŽP

Vydáva toto záväzné stanovisko:

Súhlasí sa s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti I/79 Hriadky-Trebišov, preložka. Preložka je situovaná mimo zastavané územie obce Hriadky, Vojčice, mesta Trebišov a jeho mestskej časti Milhostov. Prechádza v území prevažne využívanom na poľnohospodárske účely. Účelom výstavby preložky cesty je dosiahnuť vyššiu kapacitu komunikácie, vyšší stupeň bezpečnosti dopravy, vyšší dopravný komfort a minimalizovať negatívne účinky dopravy na životné prostredie. Predložená Správa o hodnotení navrhovanej činnosti na ŽP, vrátane zdravia a komplexnej charakteristiky hodnotenia vplyvov na ŽP je v súlade s predpismi na ochranu, podporu a rozvoj verejného zdravia.

**Obvodný úrad životného prostredia v Trebišove,** list zo dňa 1.10.2010, č. 2010/00990

➤ **stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva**

Na základe zaslania správy o hodnotení „I/79 Hriadky-Trebišov, preložka vám ako príslušný štátny orgán odpadového hospodárstva oznamuje, že z hľadiska odpadového hospodárstva k predloženej správe nemá pripomienky.

➤ **stanovisko z hľadiska ochrany prírody a krajiny**

Preložka cesty I/79 Hriadky-Trebišov, preložka je plánovaná v k.ú. Hriadky, Trebišov, Vojčice, Milhostov, Sečovce, Veľký Ruskov, v území s I. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z a nezasahujú doňho žiadne chránené územia z národnej siete. Výstavba preložky cesty nezasiahne do žiadneho biotopu európskeho, či národného významu a taktiež ani do žiadneho prvku RÚSES. Celá záujmová lokalita sa nachádza v chránenom vtáčom území Ondavská rovina. V prípade záujmovej lokality ide o ornú pôdu a nenachádzajú sa na nej objekty podliehajúce ochrane vtáčieho územia. Pri realizácii stavby je potrebné sa vyvarovať zakázaných činností, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany vtáčieho územia podľa §2 Vyhlášky MŽP SR č.19/2008 Z.z., ktorou sa vyhlasuje Chránené vtáčie územie Ondavská rovina.

Tunajší úrad po oboznámení sa s predloženou dokumentáciou dospel k záveru, že pri dodržaní stanovených podmienok, nebudú umiestnením stavby dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny.

➤ **stanovisko z hľadiska ochrany vôd**

Úsek štátnej vodnej správy po posúdení správy o hodnotení „I/79 Hriadky-Trebišov, preložka, nemá k predmetnému dokumentu o hodnotení uvedenej činnosti z hľadiska vodohospodárskeho žiadne pripomienky.

➤ **stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia**

Z hľadiska ochrany ovzdušia k posudzovanej správe o hodnotení činnosti nemá žiadne pripomienky.

➤ **stanovisko z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií**

Obvodný úrad ŽP Trebišov, úsek prevencie závažných priemyselných havárií po posúdení správy o hodnotení, nemá k posudzovanej správe o hodnotení činnosti z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií žiadne pripomienky.

**Obvodný úrad Trebišov, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia**, list zo dňa 30.9.2010, č.-A/2010/03329-4

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky a zároveň sa stotožňuje s realizáciou stavby podľa odporúčaného variantu „D“ - fialový.

**Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trebišov**, list zo dňa 10.9.2010, č. 7/2010/01438

K správe o hodnotení z hľadiska ustanovení zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov nemá pripomienky.

**Obvodný banský úrad v Košiciach**, list zo dňa 20.9.2010, č. 472-2948/2010

Úrad k predloženej správe o hodnotení podľa zákona č.24/2006 Z.z. nemá pripomienky.

**Štátna ochrana prírody SR, Správa chránenej krajinskej oblasti Latorica, Trebišov**, list zo dňa 29.9.2010, č. CHKOLA/514/2010

V celom dotknutom území platí prvý stupeň ochrany, nezasahujú do neho žiadne chránené územia z národnej siete. Celé predmetné územie, okrem intravilánov obcí sa nachádza vo vyhlásenom *Chránenom vtáčom území Ondavská rovina*. To bolo navrhované podľa Smernice Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (smernica o vtácoch). Toto územie bolo vyhlásené MŽP SR Vyhláškou č.19/2008 Z.z. za Chránené vtáčie územie. Spadá do európskej sústavy chránených území NATURA 2000. V predmetnom území preložky cesty však nie sú zistené hniezdne lokality druhov vtákov, ktoré sú hlavným predmetom ochrany CHVÚ. Výstavba preložky cesty nezasiahne do žiadneho biotopu európskeho, či národného významu a taktiež ani do žiadneho územného prvku RÚSES:

#### Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

Správa o hodnotení je vypracovaná obsahovo i rozsahovo dostatočne a z hľadiska ochrany prírody jej nie je čo vyčítať. Dôsledne a podľa nás postačujúco sú popísané všetky ukazovatele ovplyvňujúce prírodu a krajinu pri oboch variantoch.

#### Návrh riešenia a odôvodnenie :

Správa CHKO Latorica súhlasí so znením predmetnej správy o hodnotení. Predmetnú preložku cesty považuje za prijateľnú v oboch variantoch, keďže ani jeden variant nijako negatívne neovplyvní chránené časti prírody, keďže sa jedná o výrazne poľnohospodársky využívanú krajinu. Z hľadiska ochrany prírody i z celkového hľadiska sú varianty takmer rovnocenné, avšak ako to vyplýva aj zo samotnej správy o hodnotení, vhodnejší sa javí variant „D“. Je celkovo kratší a tým predstavuje aj menšiu plochu trvalého záberu pôdy. Pri jeho výstavbe je potrebná aj úprava kratšieho úseku regulovaných tokov v území. Variant „D“ pretína menší počet NDV a tým aj jeho výstavbe potrebný výrub krovín a stromov menšieho rozsahu. Pozitívom je navrhovaná výsadba pôvodných druhov drevín na svahoch násypov. Návrh opatrení v kapitole C.IV. považuje za postačujúci a nemá k nemu pripomienky. Stotožňujeme sa so zhrnutím a závermi z kapitoly C.X správy o hodnotení a variant „D“ považuje z hľadiska ochrany prírody za vhodnejší.

**Obec Vojčice**, list zo dňa 14.10.2010, č. 1622/2010

Obec Vojčice súhlasí s realizáciou uvedenej stavby pri dodržaní vplyvov na životné prostredie. Doporučujeme variant „D“ - fialový.

**Mesto Trebišov**, list zo dňa 6.10.2010, č. 134679/4756/2010-eBu/2010

Žiada rešpektovať variant „D“ – fialový, ktorý je z hľadiska sledovania záujmov a potrieb mesta Trebišov najvýhodnejší, nakoľko v rámci porovnávania s variantom „C“- zelený bol vyhodnotený ako prijateľnejší v 11 zo 17 posudzovaných oblastí.

Tento variant je v súlade aj v ÚPD VÚC KSK a taktiež s návrhom nového ÚPN mesta Trebišov, ktorý je v súčasnosti v štádiu prerokovania. Verejnosti bola informácia o predložení správy o hodnotení oznámená dňa 13.9.2010 a správa o hodnotení je sprístupnená verejnosti v termíne od 13.9.2010 do 13.10.2010.

**Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor pozemných komunikácií, list zo dňa 17. 9. 2010, č. 16500/2010 -SCDPK/z. 36469**

K predloženej správe o hodnotení činnosti nemá pripomienky. Stotožňuje sa so záverom spracovateľa predloženej správy a na realizáciu odporúča variant „D“ - fialový, ktorý bol na základe výsledkov komplexného environmentálneho posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na ŽP vyhodnotený ako optimálne riešenie a taktiež je v súlade s navrhovaným rozvojom dotknutého územia.

**Pripomienky ku správe o hodnotení I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty na základe verejného prerokovania v dňoch 5.10.-6.10.2010**

**Trebišov Nahlas – občianske združenie, Parkova 8, 075 01 Trebišov**

Po verejnom prerokovaní bola doručená na MPŽP RR SR ešte pripomienka občianskeho združenia Trebišov Nahlas. V uvedenom materiáli sa uvádza, že OZ súhlasí s variantom D - fialový o dĺžke 9,595 km. Pri tomto variante navrhujú dopracovať v II. Ucelenej časti - Napojenie Trebišov – Sever prepojenie s južnou časťou preložky cesty I/79 Hriadky-Trebišov až po mimoúrovňovú križovatku „Trebišov - západ v kilometri 9,00.

Celú preložku navrhujú rozdeliť na dve etapy, pričom žiadajú hlavne vybudovanie nimi navrhovanej a rozšírenej II. Ucelenej časti. Uvedený návrh zdôvodňujú scelením obchvatu Trebišova a odbremením značne frekventovanej a stavebne poddimenzovanej cesty cez ulicu Kpt. Nálepku a nebezpečnú križovatku s Cukrovarskou ulicou v severnej časti mesta Trebišov.

Po telefonickej konzultácii so zástupcom OZ (dňa 25.1.2011) bolo spresnené, že prakticky ide čisto o požiadavku zmeny časového harmonogramu budovania preložky cesty I/79 Hriadky-Trebišov, tzn. budovať prioritne v I. etape úsek II. ucelenej časti – napojenie Trebišov-sever. K vedeniu trasy preložky nemajú námietky.

**Obec Hriadky, Hlavná 43, 076 22 Hriadky, list zo dňa 20.10.2010**

Ďalšia pripomienka bola písomne vznesená po verejnom prerokovaní zo dňa 6.10.2010 od obce Hriadky (stanovisko zo dňa 20.10.2010), v ktorom starosta obce uvádza, že v úseku cesty 0,5-1,0 km, sever obce Hriadky sa nachádza novoplánované sídlisko „Sever“, ktoré je v súlade s územným plánom. Na tejto parcele č.1337 je predaných 50 parciel na výstavbu rodinných domov a dva obytné bloky. Z uvedeného dôvodu starosta obce (p. Milan Rohál) žiada, aby plánovaná preložka cesty (jej trasovanie) zohľadňovala túto skutočnosť a v prípade potreby zóna obytných blokov bola aj hlukovo chránená (bližšie pozri príloha č.3). Majetkové vysporiadanie nie je možné.

**Úrad Košického samosprávneho kraja, Košice, list zo dňa 27.9.2010, č. 1388/2010-RU15/30489**

K Zámeru „I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty“ zaslal Úrad KSK svoje stanovisko č.850/2009-RU15/19525 zo dňa 25.6.2009. Podľa tohto stanoviska Úrad KSK súhlasí s realizáciou navrhovaného variantu „C“-zelený, za podmienky preverenia možnosti napriamenia trasy preložky I/79 od km 3,5 po koniec úseku v km 9,62 s napriamením. Výhodami napriamenia by bolo skrátenie dĺžky preložky a možnosť rozvoja priemyslu Trebišova východným smerom.

V správe o hodnotení je preložka cesty I/79 posudzovaná v jednom variante „C“-zelenom, definovanom už v zámere. Variant „D“-fialový je modifikáciou variantu „C“ a je v súlade s Konceptom ÚPN mesta Trebišova aj s požiadavkou Úradu Košického samosprávneho kraja. Požiadavka Úradu KSK bola v Správe o hodnotení rešpektovaná vo variante „D-fialový, ktorý je podľa výsledkov správy o hodnotení navrhovaný na realizáciu.

KSK je vlastníkom ciest II. a III. triedy v území, ktoré bude dotknuté realizáciou stavby „I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty. Počas výstavby vznikne potreba dovozu materiálov na stavenisko a dôjde k zvýšeniu dopravnej záťaže. Do projektu a rozpočtu je potrebné zahrnúť aj opravy ciest, využívaných a poškodených počas výstavby. Cesta III/553010, na ktorej bude počas výstavby obmedzená premávka a v rámci budovania napojenia v križovatke „Trebišov západ“ aj odstránená vozovka na ploche 3840 m<sup>2</sup> je vo vlastníctve KSK a v správe ciest KSK. Počas projektovej prípravy stavby bude potrebné riešiť majetkoprávne vzťahy pre účely výstavby aj po ukončení stavby. Taktiež po zrealizovaní stavby dôjde

k zmene v usporiadaní cestnej siete. Návrh nového usporiadania cestnej siete by mal byť spracovaný už v rámci projektovej prípravy stavby.

Odbor dopravy súhlasí s realizáciou navrhovaného variantu „D“ – fialový.

Úrad KSK súhlasí so Správou o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie k zámeru I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty a za dodržania uvedených pripomienok v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC Košického kraja jeho Zmien a doplnkov z roku 2009 navrhuje realizáciu činnosti vo variante „D“ - fialovom.

#### **5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona**

O odborný posudok vypracovala podľa § 36 ods. 4, 6 a 7 zákona RNDr. Katarína Kminiaková, dňa 25.1.2010, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb ako fyzická osoba pod číslom 407/2006 – OVP.

Posudok bol vypracovaný na základe správy o hodnotení, vlastných zisťovaní, obhliadky miesta realizácie činnosti a s prihliadnutím na doručené stanoviská a záznamy z verejných prerokovaní. Z priebehu posudzovania vyplynulo, že v porovnaní s nulovým variantom predstavuje realizácia navrhovanej činnosti stavby a rekonštrukcie cesty I/79 v úseku Hriadky-Trebišov optimálne riešenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie, je realizovateľná a očakávaná a predstavuje pozitívny celospoločenský prínos v dopravnej situácii v území s ohľadom na životné prostredie obyvateľov dotknutých obcí.

- Predložená správa o hodnotení je v posudku hodnotená kladne, je spracovaná na dobrej odbornej úrovni v zákonom predpísanom rozsahu a štruktúre. Správa o hodnotení obsahuje dostatočný súhrn informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého a hodnoteného územia a dostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti. Rozsah hodnotenia vplyvov zodpovedá počiatočnej fáze projektovej prípravy, je však postačujúci pre posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie.
- V ďalšom procese projektovej prípravy bude potrebné doriešiť niektoré nejasnosti v rámci hodnotenia vplyvu stavby a prevádzky cesty na podzemné a povrchové vody, biotu, hlukové, prípadne i imisné pomery, na ktoré poukázali príslušné dotknuté orgány v stanoviskách k správe o hodnotení, resp. spracovateľka posudku. Jedná sa hlavne o stanovenie miestnych geologických a hydrogeologických a pedologických pomerov, určenie spoločenskej hodnoty drevín stanovených na výrub, bližšiu technickú špecifikáciu spôsobu vypúšťania odpadových vôd (vôd z povrchového odtoku), na základe ktorých budú spresnené podmienky zakladania a odvodnenia cestného telesa, spresnené kubatúry zemných prác (násypy/výkopy), spresnené ďalej i primerané revitalizačné opatrenia a konkretizované opatrenia na zmenšenie bariérového vplyvu cesty na migráciu voľne žijúcich živočíchov, ktoré sú v správe o hodnotení určené len všeobecne.
- Ďalej je potrebné aktualizovať hlukovú štúdiu podľa sčítania dopravy v roku 2010 a platných ÚP a zámerov z nich vyplývajúcich. V prípade, že sa trasa preložky v rámci modifikácie variantu „D“ priblíži k obytným sídlam, realizovať i monitoring imisí počas výstavby i prevádzky hodnotenej činnosti, na základe vyjadrení príslušných dotknutých orgánov štátnej správy.

Autorka posudku sa stotožňuje so závermi správy o hodnotení a odporúča realizovať navrhovanú stavbu a rekonštrukciu cesty vo vybratom variante „D“ s tým, že v ďalšej etape projektovej prípravy je potrebné rozpracovať nejasnosti a zohľadniť opatrenia zahrnuté v kapitole VI. bod 3. tohoto záverečného stanoviska.

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

##### Vplyvy na obyvateľstvo

###### *Počet obyvateľov ovplyvnených účinkami činnosti*

Presný počet obyvateľov (užívateľov cestnej siete v danom území) nie je možné presne určiť. Je možné iba definovať počet obyvateľov, ktorý žijú v sídlach pozdĺž cesty I/79 v riešenom úseku a sú cestnou premávkou cez zastavané územia sídiel priamo alebo nepriamo dotknutý - celkovo cca 26 000 obyvateľov.

###### *Zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti*

Zdravotné riziká súvisiace s výstavbou a prevádzkou ciest sa viažu najmä na znečistenie obytného prostredia imisiami, hlukovou záťažou a na riziko vzniku dopravných nehôd.

V etape výstavby cestnej komunikácie sa zdravotné riziko vzťahuje tak na obyvateľstvo žijúce v blízkosti stavby, ako aj na samotných zamestnancov dodávateľa stavebných prác. Na vybraný variant riešenia komunikácie sa vypracujú vyššie stupne technickej dokumentácie (DÚR, DSP, DRS), v rámci ktorých sa spracuje tzv. plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ktorý je záväzný pre všetky spoločnosti, ktoré sa budú podieľať na realizácii stavby. V tomto pláne BOZP budú stanovené požiadavky bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ako aj zodpovednosť a povinnosti účastníkov stavby, čím by malo byť minimalizované riziko ovplyvnenia zdravia samotných zamestnancov stavby. Obyvateľstvo bude počas výstavby vystavené nepriaznivým vplyvom, ktoré sprevádzajú každú veľkú stavebnú činnosť. Jedná sa najmä o nepriaznivý vplyv hluku a exhalátov z dopravy, najmä na trase medzi zdrojmi násypových materiálov a stavebnými dvormi, či stavbou. Tieto vplyvy majú krátkodobý charakter, obmedzený na obdobie výstavby a nemali by sa prejaviť na celkovom zdravotnom stave obyvateľstva žijúceho v bezprostrednom okolí.

Počas prevádzky činnosti sa môže nepriaznivý vplyv dopravy na zdravie obyvateľov prejaviť buď priamo, alebo nepriamo - sprostredkované cez zložky životného prostredia. Priame pozitívne ovplyvnenie obyvateľov sa na jednej strane prejaví pravdepodobne znížením počtu dopravných nehôd (hlavne DN s účasťou chodcov) a z toho vyplývajúcich zranení na jestvujúcich komunikáciách. Na strane druhej sa riziko dopravných nehôd vyplývajúce z komfortnejšej a rýchlejšej jazdy presunie na novovybudovanú cestu, ktorej premávka bude bez účasti chodcov. Pri nepriamom vplyve ide najmä o presun časti emisnej a hlukovej záťaže mimo zastavané územie – vplyv pozitívny.

##### Vplyvy na emisno-imisnú situáciu

Pre stanovenie vplyvov na emisno-imisnú situáciu bola v rámci spracovania „Zámeru“ vypracovaná „Hluková a emisná štúdia“ (Dopravoprojekt, a.s., 2009).

Ako vyplýva z modelových výpočtov imisného zaťaženia územia je zrejmé, že vo všetkých posudzovaných bodoch a posudzovaných rokoch pri stave s realizáciou investície sa nepredpokladá za normálnych rozptylových podmienok prekročenie imisných limitov z automobilovej dopravy v súvislosti s prevádzkou na preložke cesty I/79.

Podľa výsledkov Hlukovej a emisnej štúdie, ani v roku 2035, pri jestvujúcom stave nebudú priemerne ročne hodnoty SO<sub>2</sub>, Pm<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub> H<sub>6</sub> prekročovať povolené limity, pričom na najzaťaženejšom úseku Trebišov sever – Trebišov centrum maximálne zaťaženie (tzn. v zdroji) SO<sub>2</sub> predstavuje 14,0 %, Pm<sub>2.5</sub> len 2,8 %, NO<sub>2</sub> len 38,3% a C<sub>6</sub> H<sub>6</sub> len 24% z povolenej limitnej hodnoty pre automobilovú dopravu.

Ako sa však uvádza v Hlukovej a emisnej štúdii, pri výpočtoch neboli zohľadnené okrem automobilovej dopravy na uvedených úsekoch ciest, ostatné zdroje, tzn. diaľkový prenos a ostatné stacionárne a mobilné zdroje v regióne a lokalite. Z uvedeného dôvodu akýkoľvek pokles imisného zaťaženia územia z automobilovej dopravy prispeje k celkovému zlepšeniu stavu ovzdušia v území.

##### Vplyvy na hlukovú situáciu

###### Počas výstavby

Počas výstavby dôjde k zvýšeniu intenzity cestnej dopravy v zastavaných územiach sídiel nachádzajúcich sa medzi zdrojmi stavebných materiálov a staveniskom. Vplyv na sídla nachádzajúce sa mimo záujmového územia nie je možné posúdiť. Sídla nachádzajúce sa v záujmovom území by

nemali byť počas výstavby, hlukom z výstavby výraznejšie atakované. Predpokladá sa preprava stavebných mechanizmov a materiálov v koridore budovanej preložky, ktorá je vzdialená od obytných území minimálne 200 až 400 m (úsek km 0,600 až 1,400 pri obci Hriadky). V ostatných úsekoch budú tieto vzdialenosti ešte väčšie a to najmä pri variante „D“ - fialový – vplyv negatívny krátkodobý, málo významný

Počas prevádzky:

Pre objektívnejšie zhodnotenie vplyvu stavby na hlukovú situáciu v území bolo vykonané doplnkové porovnanie zmeny hlukovej záťaže územia pri stave bez realizácie so stavom s realizáciou preložky cesty. Porovnanie je zamerané na vyhodnotenie poklesu resp. nárastu hladín hluk v územiach charakterizovanými posudzovanými bodmi, nakoľko jedným z účelov výstavby obchvatov sídiel je dosiahnuť taktiež zlepšenie hlukovej situácie v zastavanom území. Posúdenie významnosti vplyvu preto nebolo vykonané iba vo vzťahu k prípustným limitom, ale najmä vo vzťahu k celkovej zmene hlukovej záťaže v prípade realizácie stavby.

*Porovnanie hladín hluku pre imisné body (hladina Lr) rok 2015*

Popis umiestenia výpočtových imisných bodov	Stav „0“ bez realizácie		Stav podľa variantu „C“ -porovnanie so stavom „0“		Variant „D“ porovnanie s „C“ (±)
	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)	
Bod 1 - objekt VSE	57,7	51,9	60,7	55,1	0
Bod 2 - priemyselný areál ul. kpt. Nálepku *	57,4	51,6	56,2	50,6	+
Bod 3 – rod. dom ul. kpt. Nálepku *	68,2	61,0	65,8	58,6	0
Bod 4 – priemyselný areál Trebišov	39,5	34,8	44,7	39,9	+
Bod 5 – priemyselný areál Trebišov	42,5	38,0	45,2	40,5	+
Bod 6 - priemyselný areál Trebišov	36,6	31,9	57,0	51,7	+
Bod 7 - priemyselný areál Trebišov	65,2	58,6	49,9	45,3	0
Bod 8 – rodinný dom Trebišov ul. Cukrovarská	61,3	55,3	48,4	44,3	-
Bod 9 – priemyselný areál Trebišov	54,9	49,6	47,5	43,2	+
Bod 10 – rodinný dom v obci Milhostov	51,0	45,7	44,3	39,9	0
Bod 11 – rodinný dom v obci Milhostov	57,6	51,6	48,5	44,2	+
Bod 12 – poľnohospodársky areál Milhostov *	38,6	34,0	38,3	33,8	0
Bod 13 – priemyselný areál *	32,4	27,6	32,1	27,5	0
Bod 14 - rodinný dom v obci Milhostov *	65,7	58,7	49,9	43,0	0
Bod 15 - rodinný dom v obci Milhostov *	62,6	56,1	47,5	41,4	0
Bod 16 - rodinný dom v obci Vojčice	31,4	37,1	48,6	44,4	+
Bod 17 - rodinný dom v obci Vojčice *	30,6	25,5	22,1	17,1	0
Bod 18 – poľnohospodársky areál Vojčice	52,5	47,2	53,9	48,7	0
Bod 19 - rodinný dom v obci Vojčice *	66,8	60,4	57,1	50,7	0
Bod 20 - rodinný dom v obci Vojčice *	40,4	35,6	40,2	35,2	0
* výpočtový bod nie je zat'azený hlukom z preložky cesty			prekročenie hladín hluku		

<b>Porovnanie variantu „C“ so stavom „0“</b> : 48,6 - zhoršenie; 47,5 - zlepšenie hlukovej situácie
<b>Porovnanie variantu „D“ s variantom „C“</b> : očakávané - zhoršenie ; + zlepšenie hlukovej situácie; 0 bez zmeny

*Porovnanie hladín hluku pre imisné body (hladina Lr) rok 2035*

Popis umiestenia výpočtových imisných bodov	Stav „0“ bez realizácie		Stav podľa variantu „C“ -porovnanie so stavom „0“		Variant „D“ porovnanie s „C“ (±)
	Deň (dBA)	Noc (dBA)	Deň (dBA)	Noc (dBA)	
Bod 1 - objekt VSE	58,9	53,2	62,3	56,6	0
Bod 2 - priemyselný areál ul. kpt. Nálepku *	58,7	52,8	57,8	52,1	+
Bod 3 – rod. dom ul. kpt. Nálepku *	69,4	62,2	67,4	60,2	0
Bod 4 – priemyselný areál Trebišov	40,8	36,0	46,3	41,6	+
Bod 5 – priemyselný areál Trebišov	43,6	39,1	46,8	42,1	+
Bod 6 - priemyselný areál Trebišov	37,9	33,1	58,6	53,3	+
Bod 7 - priemyselný areál Trebišov	66,5	59,9	57,6	51,4	0
Bod 8 – rodinný dom Trebišov ul. Cukrovarská	62,6	56,5	54,4	48,9	-
Bod 9 – priemyselný areál Trebišov	56,2	50,9	50,8	46,0	+
Bod 10 – rodinný dom v obci Milhostov	52,3	46,9	47,5	42,7	0
Bod 11 – rodinný dom v obci Milhostov	58,8	52,8	52,8	47,5	+
Bod 12 – poľnohospodársky areál Milhostov *	39,8	35,2	40,3	35,7	0
Bod 13 – priemyselný areál *	33,6	28,8	34,2	29,5	0
Bod 14 - rodinný dom v obci Milhostov *	66,9	60,0	58,6	51,6	0
Bod 15 - rodinný dom v obci Milhostov *	63,8	57,4	55,6	49,3	0
Bod 16 - rodinný dom v obci Vojčice	31,4	37,1	50,2	45,7	+
Bod 17 - rodinný dom v obci Vojčice *	31,9	26,8	24,0	19,0	0
Bod 18 – poľnohospodársky areál Vojčice	53,7	48,5	55,5	50,3	0
Bod 19 - rodinný dom v obci Vojčice *	68,1	61,7	58,7	52,3	0
Bod 20 - rodinný dom v obci Vojčice *	41,9	36,9	41,7	36,8	0
<b>* výpočtový bod nie je zat'azený hlukom z preložky cesty</b>			<b>prekročenie hladín hluku</b>		
<b>Porovnanie variantu „C“ so stavom „0“</b> : 48,6 - zhoršenie; 47,5 - zlepšenie hlukovej situácie					
<b>Porovnanie variantu „D“ s variantom „C“</b> : očakávané - zhoršenie ; + zlepšenie hlukovej situácie; 0 bez zmeny					

Z výsledkov vypracovanej hlukovej štúdie vyplýva:

- ⇒ pri realizácii stavby podľa variantu „C“ - zelený, dôjde na prietahu obytnými zónami dotknutých obcí k zníženiu hlukovej záťaže, a to vo väčšine územia až pod úroveň povolených hygienických limitov. Povolené prípustné limity budú aj naďalej prekračované na časti ul. kpt. Nálepku (Trebišov) a v priestore okružnej križovatky v obci Hriadky a v roku 2035 aj v časti MČ Milhostov – tieto územia však nie sú negatívne ovplyvnené hlukom z preložky cesty I/79, práve naopak sú ňou ovplyvnené pozitívne (pokles hlukovej záťaže o 2 až 10 dBA). K zhoršenie

hlukovej situácie dôjde iba pri priemyselných areáloch a v obytnej zóne iba na západnom okraji obce Vojčice (bod 19) – toto zhoršenie hlukovej situácie je bez prekročenia povolených hygienických limitov. *Celkovo je vplyv tohto variantu na hlukovú situáciu hodnotený ako pozitívny, dlhodobý, významný.*

⇒ pri realizácii stavby podľa variantu „D“ - fialový, bude pôsobenie hluku porovnateľné s variantom „C“. Vzhľadom na väčší odklon trasy preložky od zastavaných území (km 1,300 až KÚ), je oproti variantu „C“ predpoklad zníženia hlukovej záťaže v územiach reprezentovaných výpočtovými bodmi: 2; 4; 5; 6; 9; 11 a 16. Mierne zhoršenie je možné očakávať iba v mieste vybudovania mimoúrovňovej križovatky Trebišov – sever. *Celkovo je vplyv tohto variantu na hlukovú situáciu hodnotený spracovateľom správy ako pozitívny, dlhodobý, významný.*

Realizácia protihlukových technických opatrení na trase preložky cesty I/79 z uvedených dôvodov navrhovaná nebola.

V uvedenej oblasti investora a projektanta stavby upozorňujeme, že v ďalšej etape projektovej analýzy je pre vybraný finálny variant potrebné hlukovú štúdiu aktualizovať na základe výsledkov sčítania dopravy z roku 2010. Potrebné je zohľadniť i požiadavku starostu obce Hriadky, ktorý upozorňuje na overenie a prípadné zabezpečenie hlukovej ochrany parcely č.1337, na ktorej sa uvažuje s výstavbou 50 rodinných domov a dvoch obytných blokov a aktuálne územnoplánovacie dokumenty vo vzťahu ku konečnej variante trasy. Oblasť prieskumu a meracích bodov z uvedeného dôvodu odporúčame rozšíriť o uvedenú oblasť uvažovanej zástavby. Nutnosť realizácie protihlukovej ochrany bude stanovená pre existujúce obytné objekty, resp. objekty vo výstavbe. V prípade, že obytné objekty budú budované až po výstavbe preložky cesty I/79 Hriadky-Trebišov, ich expozícia hlukom bude spresnená neskôr v dodatkovej hlukovej štúdii a konkrétnych meraní.

Súhrnne možno konštatovať, že dlhodobé *zaťaženie obyvateľov hlukom z dopravy, okolo novej cesty I/79 nebude* prekračovať povolené limity. Na väčšine územia okolo jestvujúcej cesty I/79 dôjde k zníženiu hlukovej záťaže. Prípustné limity budú aj po realizácii preložky prekračované v zastavanom území Milhostov (noc) a Trebišov v území reprezentovanom výpočtovým bodom 3. Tieto územia však nie sú ovplyvnené hlukom z preložky cesty I/79, ale práve vďaka preložke cesty I/79 bude prekročenie povolených limitom menšie ako pri stave bez jej realizácie. *Podrobnejšie sú vplyvy na hlukovú situáciu uvedené v kapitole C.III.2. v správe o hodnotení.*

Očakávané vplyvy z navrhovanej činnosti na základe vykonaných výpočtov a všeobecné platných prípustných limitov zaťaženia obytného územia nebudú mať z dlhodobého hľadiska negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľov.

V súvislosti s navrhovanou činnosťou sa neočakávajú významné vplyvy na sociálny a ekonomický rozvoj dotknutého územia.

*Celkovo je možné pri oboch variantoch, vplyv na zdravotné riziká hodnotiť ako vplyv dlhodobý, pozitívny málo významný.*

### ***Narušenie pohody a kvality života***

#### ***Počas výstavby***

Pohoda a kvalita života obyvateľov nebude výraznejšie narušená počas obdobia výstavby cesty v prípade, ak budú dodržané organizačné opatrenia a preprava stavebných materiálov bude realizovaná v trase budovanej preložky, bez prejazdov cez zastavané územia sídiel v záujmovom území. Nie je možné zamedziť zvýšeniu nákladnej dopravy cez územia ostatných sídiel, nachádzajúcich sa medzi zdrojmi stavebných materiálov a staveniskom. V súčasnosti nedokážeme presne povedať, konkrétne ktoré cesty budú za týmto účelom využívané. Bude to závisieť od zdrojov materiálov, ktorých výber závisí od dodávateľa stavby. Predpokladá sa, že budú využívané súčasné komunikácie I/50 a I/79.

Obyvatelia sídiel v dotknutom území budú ovplyvnení najmä obmedzovaním dopravy počas výstavby napojení preložky cesty na jestvujúcu cestu a pri výstavbe križovatky s cestou I/50. Samotné stavebné práce budú prebiehať vo vzdialenosti minimálne 200 až 400 m od obytného územia dotknutých sídiel (výstavba úseku v km 0,600 až 1,400 pri obci Hriadky). V ostatných úsekoch budú tieto vzdialenosti ešte väčšie a to najmä pri variante „D“ - fialový.



*Celkovo je možné vplyvy, počas výstavby, na kvalitu a pohodu života dotknutých obyvateľov hodnotiť ako vplyv krátkodobý, negatívny málo významný.*

#### Počas prevádzky

Prevádzka preložky cesty I/79 sa bude vo vzťahu ku kvalite života obyvateľstva spájať predovšetkým s priaznivými vplyvmi súvisiacimi s presmerovaním tranzitnej a časti cieľovej dopravy mimo zastavané (obytné) územia dotknutých obcí. S výstavbou obchvatu bude v priaznivom smere súvisieť aj skľudnenie premávky v zastavaných územiach obcí a vyššia bezpečnosť chodcov pohybujúcich sa v obciach. Poloha budúcej preložky cesty I/79 bude mať priaznivý vplyv na distribúciu látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy a šírenie hluku z dopravy do obytného územia. Z tohto hľadiska sa ako mierne priaznivejší variant javí variant „D“ fialový, ktorý je vedený vo väčšej vzdialenosti od dotknutých sídiel.

Celkovo je možné vplyv prevádzky stavby na kvalitu a pohodu života dotknutých obyvateľov hodnotiť ako vplyv dlhodobý, pozitívny významný.

#### **Vplyvy na prírodné prostredie**

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

##### Počas výstavby:

Vo všeobecnosti možno za faktory spôsobujúce aktivizáciu geodynamických procesov považovať zmenu sklonu svahov, náhle priťaženie, otrasy, vibrácie, zmeny vlhkosti v súdržných vysokoplastických zeminách horninového prostredia a následne vyvolané procesy (zmršťovanie), sufóziu, vodnú eróziu, činnosť mrazu, zvetrávacie procesy.

Výstavba cesty vo všeobecnosti predstavuje priestorovo významný zásah do horninového prostredia a reliéfu.

Vplyvy na horninové prostredie pred začatím stavby sa nepredpokladajú. Až v dôsledku odstránenia pokryvnej vrstvy pôdy sa zmenia podmienky pre prienik povrchovej kontaminácie. Možno očakávať kontamináciu horninového prostredia spôsobenú stavbou a otvorením ciest pre vznik sekundárnych kontaminantov z povrchu. Únikom palív a olejov sa bude predchádzať dodržiavaním a kontrolou technologickej disciplíny.

Výstavba cestnej komunikácie vplýva na horninové prostredie v závislosti od charakteru a vlastností horninového podložia. Výstavba zasahuje do súčasného „rovnovážneho stavu“ prostredia, mení súčasný stav a podmieňuje nevyhnutnosť realizácie opatrení, ktoré budú zabezpečovať novovzniknutú rovnováhu. Výrazné zásahy do prostredia prebiehajú počas výstavby cestného telesa a doznievajú v období jeho prevádzky.

Realizácia povrchového vedenia trasy cesty vyvoláva pomerne rozsiahle zemné práce, ktoré môžu narušiť existujúcu rovnováhu horninového prostredia so sprievodnou aktivizáciou niektorých geodynamických javov a zmenami geomorfologických pomerov územia. Ide predovšetkým o realizáciu násypov s otázkami únosnosti ich podložia a výstavbu objektov (mosty) so súborom problémov otvorenia a zabezpečenia stability stavebných jám a únosnosti základovej pôdy. V prípade nevhodných základových pomerov vyvolávajú uvedené zásahy nevyhnutnosť zlepšenia vlastností horninového prostredia, alebo realizáciu technických stabilizačných opatrení.

V rámci zásahov do reliéfu, v závislosti na podloží, považujeme za:

- zemné práce v rozsahu do 5 m (výška násypu resp. hĺbka zárezu) - vplyv málo významný
- zemné práce v rozmedzí 5 –15 m a zakladanie mostných objektov na fluviaálnych a eolických sedimentoch - vplyv významný.
- zemné práce nad 15 m - vplyv veľmi významný

Vzhľadom na nížinný charakter reliéfu, územie nie je citlivé na geodynamické procesy a celkove reliéf záujmového územia vo vzťahu k realizácii stavby možno považovať za málo zraniteľný, tak ako aj horninové prostredie.

Tu ďalej upozorňujem na lokálny výskyt eolických sedimentov-spraší v záujmovej oblasti a tým i možnosť presadania týchto zemín v podzákladí uvažovanej stavby. Vlastností týchto zemín je potrebné overiť v rámci uvažovaného ig prieskumu špeciálnymi laboratórnymi skúškami.

Smerové a výškové vedenie trás variantov je podobné.

Pôsobenie variantov je v podstate rovnaké. V mieste výstavby mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek a násypov výšky nad 5 m – *vplyv negatívny trvalý, významný*. Na ostatnom úseku *málo významný*.

Problematika únosnosti základových pôd, bola čiastočne riešená v inžiniersko – geologickom posudku, z ktorého vyplýva, že podložie vytvára nepriaznivé podmienky pre založenie násypov. Viac menej v celej trase variantov je nutná, pri násype do 2 m výmena podložia o hrúbke 0,40 m a zriadenie geodosky. V násypových úsekoch nad 2 m bude potrebné budovať podložnú vrstvu násypu o hrúbke 0,50 m zo štrkopiesku alebo makadamového materiálu.

#### Počas prevádzky:

Počas štandardnej prevádzky sa neočakávajú výraznejšie priame vplyvy na horninové prostredie, za predpokladu, že stavebné práce budú kvalitne realizované a v priebehu výstavby budú vykonané potrebné opatrenia vyplývajúce s podrobného inžiniersko-geologického prieskumu.

V prípade havárií, pri úniku ropných látok alebo iných prepravovaných znečisťujúcich látok, je možné predpokladať výraznejší vplyv na zeminy a to vo forme dlhodobého znečistenia horninového prostredia.

### **Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu**

#### Počas výstavby

Plochy bez vegetácie po odstránení ornice absorbujú a odrážajú slnečné žiarenie odlišne v porovnaní s povrchom pokrytým rastlinnými spoločenstvami. V bezprostrednom okolí by sa pri väčších výmerách týchto plôch mohli v ročnom chode meteorologických prvkov prejavovať vyššie teploty a výkyvy teplôt v porovnaní s plochami s poľnohospodárskymi plodinami. V súvislosti s výstavbou preložky cesty je tento jav iba teoretický a v území nebude badateľný. Vnímateľné zmeny v ročnom chode klimatických charakteristík s dopadom na obyvateľov dotknutých obcí nie sú reálne.

Podľa odborného odhadu sa hodnoty špičkových maximálnych krátkodobých imisných príspevkov zo súvisiacej dopravy, pohybujú v blízkom okolí cestného ťahu, pri bežných rozptylových podmienkach pre NO<sub>x</sub> na úrovni desiatín µg.m<sup>-3</sup> a pre CO na úrovni niekoľkých jednotiek µg.m<sup>-3</sup>. Hodnoty vypočítaných imisných prírastkov zo súvisiacej dopravy sú teda rádovo hlboko pod stanovenými limitnými hodnotami (IH<sub>kNOX</sub> = 200, IH<sub>kCO</sub> = 10 000 µg.m<sup>-3</sup>). Imisné prírastky plyných škodlivín zo súvisiacej nákladnej automobilovej dopravy počas výstavby je možné považovať za zanedbateľné. Priemerný denný nárast imisie TZL (sekundárna prašnosť, hlavnou emisiou sú tuhé častice PM<sub>10</sub>) je počas pracovného dňa odhadnutý na približne 90 µg.m<sup>-3</sup>. Dopad na obytné zóny dotknutých obcí sa nepredpokladá a to z dôvodu ich dostatočnej vzdialenosti od miesta stavby.

Z uvedeného vyplýva, že najbližšie obytné zóny v dotknutých obciach, z pohľadu možných vplyvov na klimatické pomery a ovzdušie, nebudú stavbou významne dotknuté.

#### Počas prevádzky:

Znečistenie ovzdušia vplyvom automobilovej dopravy má negatívny vplyv na celkový stav životného prostredia. Preložka cesty bude v prostredí vytvárať nový líniový prvok znečistenia ovzdušia. Veľká časť emisií z dopravy sa presunie mimo zastavaných území, do oblasti, ktorá doteraz nebola atakovaná priamym nepriaznivým vplyvom dopravy, čo z krajinárskeho hľadiska je mierne negatívny vplyv, ale z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo žijúce v oblasti, je to vplyv výrazne priaznivý.

Výsledky emisnej štúdie (Dopravoprojekt, a. s., 2008) preukázali, že pri žiadnom z navrhovaných variantov neprekročia priemerné ročné hodnoty SO<sub>2</sub>, Pm<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> povolené limity a budú pri všetkých navrhovaných variantoch rovnocenné. Výpočty preukázali, že v prípade realizácie podľa variantu „C“ dôjde v priestore okolo jestvujúcej cesty I/79 v úseku Hriadky - Trebišov – križovatka I/79 s cestou III/553010 (Trebišov – západ) k miernemu poklesu priemerných ročných koncentrácií (v zdroji) SO<sub>2</sub> (z 2,6 až 2,8 na 2,1 až 2,3 µg/m<sup>3</sup>) a NO<sub>2</sub> (z 13,6 až 15,3 na 9,2 až 12,3 µg/m<sup>3</sup>).

Pri variante „D“, ktorý sa ešte vo väčšej miere odkláňa od obytných území, nie je predpoklad vzniku vyššej emisnej záťaže ako pri variante „C“.

## Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

### Počas výstavby

#### Povrchové vody

Ovplyvnenie povrchových vôd súvisí s ich prístupnosťou, dochádza tu k priamemu vnikaniu kontaminantov do tokov. Súčasne rozhodujúcim momentom sú kontakty tokov so stavebnými úkonmi. Okrem charakteru stavebného zásahu významnú úlohu zohrávajú aj hydrologické parametre tokov. U tokov s vyššími prietokmi a prirodzeným korytom sa lepšie prejavujú samočistiace procesy.

V dôsledku vodnej erózie pri extrémnych klimatických podmienkach je reálne riziko splachu zákalotvorných látok (vodná erózia narušenej pôdy) a ropných látok zo stavebných a dopravných mechanizmov. Predpoklad pôsobenia tohto vplyvu súvisí s momentálnymi klimatickými podmienkami, nevhodným umiestnením dočasných depónií, nedodržiavaním technologických postupov, zlým technickým stavom používaných mechanizmov, poruchami a haváriami stavebných mechanizmov. Jedná sa o bezprostredný vplyv na kvalitu povrchových vôd s pomerne krátkym trvaním, avšak s možnými značnými následkami.

K znečisteniu tokov zákalotvornými látkami dôjde najmä pri výstavbe mostných objektov, priepustov a úpravách vodných tokov, ktoré je potrebné realizovať z dôvodu zabránenia eróznej činnosti pri týchto objektoch. Úpravy vodných tokov sa vykonajú v nasledovnom rozsahu:

Variant „C“ - zelený – 200 m

Variant „D“ - fialový – 120 m

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky. V prípade uvažovaných variantných riešení ide o nasledovné úseky :

Názov toku	Variant „C“ - zelený	Variant „D“ - fialový
Hradecký kanál	km 0,000	km 0,000
Hradčianský kanál	km 0,400 a km 0,950	km 0,400 a km 0,950
rieka Trnávka	km 1,148	km 1,418
Bezmenný kanál		km 1,750
Bezmenný kanál	km 2,355	km 2,500
Bezmenný kanál	km 2,620	km 2,800
Bezmenný kanál	km 4,500 a km 4,800	km 4,200
Bočný kanál	km 5,100 a km 7,750	km 5,500 napojenie Trebišov - sever
Bezmenný kanál		km 5,480
Kanál EČ 2558	km 7,130	km 6,900 a km 1,100 napojenie Trebišov - sever
Bezmenné kanály	km 7,250 a km 7,400	
Potok Drieňovec	km 8,320; km 8,790 a km 9,300	km 9,000

Hodnotenie vplyvov podľa jednotlivých variantov (za predpokladu dodržania technologických postupov a navrhovaných opatrení):

⇒ **variant „C“** – úpravy vodných tokov v mieste výstavby mostov a priepustov, proces výstavby 16 premostení vodných tokov a kanálov a s tým súvisiace priame znečistenie tokov zákalotvornými látkami – *vplyv negatívny, krátkodobý, významný*

- možné znečistenie vodných tokov ropnými látkami pri prácach na mostných objektoch a telese vozovky v blízkosti tokov – *riziko, vplyv negatívny krátkodobý, význam vplyvu je závislý od rozsahu havárie*

⇒ **variant „D“** – úpravy vodných tokov v mieste výstavby mostov a priepustov, proces výstavby 13 premostení vodných tokov a kanálov a s tým súvisiace priame znečistenie tokov zákalotvornými látkami – *vplyv negatívny, krátkodobý, významný*

- možné znečistenie vodných tokov ropnými látkami pri prácach na mostných objektoch a telesa vozovky v blízkosti tokov – *riziko, vplyv negatívny krátkodobý, význam vplyvu je závislý od rozsahu havárie*

Ani jeden z tokov v dotknutom území nie je vyhlásený podľa Vyhlášky ministerstva pôdohospodárstva SR č. 525/2002 Z.z. za vodárenský tok na odber pre pitnú vodu.

### **Podzemné vody**

Pri zakladaní cestného telesa, pri výkopových prácach vzniká teoreticky, v dôsledku deštrukcie povrchových krycích vrstiev zvýšené riziko kontaminácie podzemných vôd akumulovaných v priepustnejších nespevnených piesčitých a štrkových formáciách. Zdrojom znečisťovania v mieste odkryvu by mohli byť napríklad stavebné a dopravné mechanizmy a znečisťujúcou látkou ropné látky. Vzhľadom na predpokladanú geologickú stavbu, predpokladanú hĺbku hladiny podzemných vôd (2 m) a spôsob zakladania stavby (výstavba v prevažnej miere v násype), možno vplyv na možné zhoršenie kvality podzemných vôd pri všetkých variantoch hodnotiť ako stredné *riziko*, vzhľadom na slabšiu priepustnosť ílovitých až ílovito-piesčitých zemín s krátkodobým pôsobením, význam vplyvu je však závislý od rozsahu havárie.

Tento vplyv je možné vylúčiť vo vzťahu k evidovaným *zdrojom pitnej vody*, nakoľko plánovaná činnosť sa nachádza mimo ich akumuláčnych území.

Plánovaná činnosť pri žiadnom z uvedených variantov *nezasiahne do vodohospodársky chránenej oblasti*.

#### Počas prevádzky:

Preložka cesty I/79 neprechádza územím chránených vodných zdrojov. Z tohoto dôvodu nebolo navrhnuté odvodnenie pomocou cestnej kanalizácie. Zrážková voda z vozovky komunikácie bude odvedená na svahy cesty a do pozdĺžnych priekop s ich zaústením do vodných tokov

Vážnejšie znečistenie resp. zhoršenie kvality povrchových vôd prichádza do úvahy len v havarijných prípadoch, najmä cisterien prepravujúcich látky škodiace vodám a to pri rýchlom prieniku kontaminantov do vôd, napr. vyliatie priamo do toku. Počas prevádzky komunikácie sa určitými opatreniami dá minimalizovať negatívny vplyv na povrchové resp. nepriamo i podzemné vody. Je to najmä obmedzenie posypu solí, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov a pod.

Počas štandardnej prevádzky novovybudovanej komunikácie by nemalo dochádzať k výraznejším negatívnym vplyvom na podzemnú vodu. Vplyvy na povrchové, podzemné vody pri štandardnej prevádzke pri dodržaní opatrení navrhnutých v kapitole C.IV. hodnotí spracovateľ správy ako *málo významné*.

Miera ovplyvnenia kvality podzemných a povrchových vôd vodných tokov, ako recipientov na zaústenie vôd z povrchových odtokov (vozovky) nebol v rámci predloženej správy o hodnotení podrobne skúmaný a bude definovaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Podmienky vypúšťania týchto vôd sú uvedené v zákone č.364/2004 Z.z. (§36 a §37) – vodný zákon a v NV SR č.269/2010 (§9), ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd. Konkrétne požiadavky z legislatívneho hľadiska vyplývajú až po spresnení miestnych geologických pomerov a technickej špecifikácie odvádzania dažďových vôd. Všeobecne platí, že ak odpadové vody môžu nepriaznivo ovplyvniť kvalitu podzemných, či povrchových vôd je potrebné povolenie od príslušných orgánov štátnej vodnej správy, ktorému predchádza podrobné zisťovanie.

V uvažovaných podmienkach vypúšťania odpadových vôd upozorňujeme, že horninové podložie vzhľadom na vysokú hladinu podzemnej vody viazanú na priepustnejšie piesčité polohy predstavuje určité reálne riziko znečistenia v jedinom prípade havárií, ako i pri bežnej prevádzke komunikácie, nakoľko s odkanalizovaním cestného telesa sa neuvažuje.

Podľa platnej legislatívy (zákon č.269/2010 Z.z., §9) vody z povrchového odtoku odtekajúce zo zastavaných území, pri ktorých sa predpokladá, že obsahujú látky, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť kvalitu povrchovej a podzemnej vody, možno vypúšťať do podzemných vôd nepriamo len po predchádzajúcom zisťovaní a vykonaní potrebných opatrení. Vodami z povrchového odtoku sú predovšetkým vody z pozemných komunikácií pre motorové vozidlá, z parkovísk, z odstavných a montážnych plôch, z plôch priemyselných areálov, na ktorých sa skladujú škodlivé látky a obzvlášť škodlivé látky, alebo sa s nimi inak podobne zaobchádza.

Pri vypúšťaní vôd z povrchového odtoku sa neurčujú limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia okrem odstavných plôch a montážnych plôch, plôch priemyselných areálov a iných areálov, na ktorých sa skladujú znečisťujúce látky, alebo sa s nimi inak zaobchádza. Limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia sú uvedené v prílohe č.6, časti B, tabuľke 9.1 Stokové siete musia byť vybavené zariadením na zachytenie plávajúcich látok a pri vypúšťaní vôd z povrchového odtoku, ak sa preukáže ich nepriaznivý vplyv na kvalitu vôd v recipiente, aj zariadením na zachytávanie znečisťujúcich látok. Potrebu sledovania týchto zložiek odporúčam stanoviť celkovo až na základe konkrétnych výsledkov ďalších zistení, tzn. inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu realizovaného pre finálnu trasu preložky a bližšej špecifikácie technického návrhu odvedenia dažďových odpadových vôd v ďalšom období. V prípade preukázania potreby monitoringu budú v projekte monitorovacích prác presnejšie stanovené technické parametre (počet, hĺbka priemer) monitorovacích sond, ako i rozsah ukazovateľov a interval vzorkovania povrchových/podzemných, resp. odpadových vôd.

### **Vplyvy na pôdu**

#### Počas výstavby:

K najvýraznejším negatívnym vplyvom na pôdu patria trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy, ktoré spôsobujú v krajine nezvratný jav. Význam tohto vplyvu je závislý taktiež od kvality zaberaných pôd. Dočasné vplyvy na pôdu spôsobujú zábery pôd pre zriadenie dočasných skládok humusovej skrývky, manipulačné priestory pri výstavbe križovatiek a mostných objektov a zariadenia staveniska. Poškodenie pôd dočasných záberov má charakter mechanického poškodenia (deštrukcia humusového horizontu, zhutnenie ...) a čiastočne aj chemickej degradácie pôdy.

Posúdenie významnosti vplyvu so zameraním najmä na veľkosť trvalých a dočasných záberov, bonity pôd a umiestnenia depónií: *vplyv negatívny, krátkodobý až trvalý, významný*, pri oboch variantoch.

#### Počas prevádzky:

- kontaminácia pôd znečisťujúcimi látkami z automobilovej dopravy (imisie, ropné látky, chemické znečistenie posypovými látkami). Tento vplyv je svojím rozsahom *trvalý, negatívny, málo významný*, nakoľko pôsobí iba na malom území okolo cesty.

*Vo vzťahu k záberom pôdy je mierne priaznivejší variant „D“- fialový.*

### **Vplyvy na vegetáciu a biotopy**

V súvislosti s plánovanou činnosťou možno očakávať nepriaznivé vplyvy na biotu, tak vo fáze výstavby ako aj vo fáze prevádzky.

Vplyvy na biotu sa najvýraznejšie prejavujú predovšetkým pri výstavbe preložky cesty v novom koridore vo voľnej krajine. Nepriaznivé vplyvy na biotu sa prejavujú:

- priamou likvidáciou biotopov,
- vytvorením resp. posilnením bariéry v migračnom koridore,
- vplyvom hluku, exhalátov a posypových látok na biotopy v blízkosti komunikácie.

Z hľadiska zásahu do mapovaných biotopov sa ako najnegatívnejšie javia zásahy do plôch s nelesnou drevinovou vegetáciou, ako jediných ekostabilizačných plôch v dotknutom území.

#### Počas výstavby:

Najvýraznejšie sa negatívne pôsobenie vplyvov prejaví počas prípravných prác a výstavby. Pre porovnanie variantov uvádzame pri zásahoch do jednotlivých biotopov orientačné výmery, nakoľko v tomto štádiu spracovania dokumentácie nie sú známe presné zábery plôch. Tieto budú spresnené pre vybraný variant v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Počas výstavby cestnej komunikácie očakávame tieto vplyvy:

⇒ narušenie a likvidácia sprievodnej vegetácie vodných tokov s výskytom drevinovej vegetácie.

K likvidácii biotopu vrátane výrubov drevín dôjde:

Názov toku	Výskyt drevinovej vegetácie (S – stromy; K – kry)	Variant „C“ - zelený		Variant „D“ - fialový	
		km preložky	Výmera výrubov	km preložky	Výmera výrubov
Hradecký kanál	Áno (S+K)	km 0,000–0,100	400 m <sup>2</sup>	km 0,000–0,100	400 m <sup>2</sup>
Hradčianský kanál	Áno (K) Nie	km 0,400 - 0,950	50 m <sup>2</sup>	km 0,400-0,950	50 m <sup>2</sup>
rieka Trnávka	Nie	km 1,148		km 1,418	
Bezmenný kanál	Áno (K)			km 1,750	40 m <sup>2</sup>
Bezmenný kanál	Áno (S+K)	km 2,355	400 m <sup>2</sup>	km 2,500	600 m <sup>2</sup>
Bezmenný kanál	Nie	km 2,620		km 2,800	
Bezmenný kanál	Áno (K) Nie	km 4,500 km 4,800	30 m <sup>2</sup>	km 4,200 (Nie)	
Bočný kanál	Nie Nie	km 5,100-7,750		km 5,500 napojenie Třebišov - sever	
Bezmenný kanál	Nie			km 5,480	
Bezmenný kanál	Áno (S+K)	km 5,650	500 m <sup>2</sup>		
Bezmenný kanál	Áno (K)			km 6,600	20 m <sup>2</sup>
Kanál EČ 2558	Áno (S+K) Áno (S+K)	km 7,130	300 m <sup>2</sup>	km 6,900 km 1,100 napojenie Třebišov - sever	300 m <sup>2</sup> 100 m <sup>2</sup>
Bezmenné kanály	Áno (S+K) Áno (S+K)	km 7,250-7,400	300 m <sup>2</sup> 300 m <sup>2</sup>		
Potok Drieňovec	Nie Áno (S+K) Áno (K)	km 8,320-8,790 km 9,300	50 m <sup>2</sup> 30 m <sup>2</sup>	km 9,000	30 m <sup>2</sup>
<b>Sumár:</b>			<b>2 360 m<sup>2</sup></b>		<b>1 540 m<sup>2</sup></b>

- vplyv negatívny, trvalý, málo významný

⇒ likvidácia plôch s nelesnou drevinovou vegetáciou (výrub porastov drevín na plochách trvalých a dočasných záberov mimo biotopov sprievodnej vegetácie vodných tokov uvedených vyššie).  
Uvádzané výmery výrubov sú iba orientačné údaje slúžiace na porovnanie jednotlivých variantov.

Výskyt drevinovej vegetácie (S – stromy; K – kry)	Variant „C“ - zelený		Výskyt drevinovej vegetácie (S – stromy; K – kry)	Variant „D“ - fialový	
	km preložky	Výmera výrubov		km preložky	Výmera výrubov
S+K	km 2,420	600 m <sup>2</sup>	S+K	km 2,450	600 m <sup>2</sup>
S - stromoradie	km 5,400	6 stromov	S+K	km 7,800	450 m <sup>2</sup>

				(S+K)	
S+K - stromoradie	km 6,200	800 m <sup>2</sup>	S+K	km 8,600	250 m <sup>2</sup>
S+K	km 7,850	250 m <sup>2</sup>	S+K	km 9,250 - 9,350	350 m <sup>2</sup>
K	km 8,530	350 m <sup>2</sup>			
S+K	Križovatka Trebišov - západ	150 m <sup>2</sup>	S+K	Križovatka Trebišov - západ	150 m <sup>2</sup>
S+K	km 9,750 – 9,850	250 m <sup>2</sup>			
<b>Sumár:</b>		<b>2 400 m<sup>2</sup></b>			<b>1 800 m<sup>2</sup></b>

- vplyv negatívny, trvalý, málo významný

- ⇒ zásah do ruderálnych biotopov (nitrofilná ruderálna vegetácia mimo sídiel, intenzívne obhospodarované polia, vegetácia intravilánu obcí) – vplyv dlhodobý, zanedbateľný
- ⇒ výsadba pôvodných druhov drevín na svahoch násypov (pri výške násypov nad 3 m) a vo vnútorných priestoroch mimoúrovňových križovatiek (ak to výhľadové pomery umožňujú) – odhadovaný rozsah výsadiel 13 až 15 000 m<sup>2</sup> - vplyv pozitívny, dlhodobý, významný a to aj vzhľadom na to, že v rámci výsadiel dôjde k návratu pôvodných druhov drevín do územia.

V rámci hodnotenia autor správy o hodnotení uvádza výrub drevín. V rámci uvedených kapitol je potrebné doplniť, že výrub stromov podľa skutkového záberu uvažovaného zámeru bude vykonaný v ďalšej etape projektovej dokumentácie na základe podrobného dendrologického prieskumu.

Podľa Vyhlášky č.24/2003 MŽP, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2003 o ochrane prírody a krajiny bude potrebné na základe dendrologického posudku určiť celkovú spoločenskú hodnotu drevín rastúcich v celom riešenom území. Podľa § 36 cit. Vyhlášky spoločenská hodnota drevín je uvedená podľa druhu drevín a ich veľkosti v prílohe č. 33 tejto vyhlášky. Spoločenská hodnota drevín vyjadruje ich biologickú, ekologickú a kultúrnu hodnotu, ktorá sa určuje aj s prihliadnutím na plnenie mimoprodukčných funkcií.

#### Počas prevádzky.

Po ukončení stavby a počas jej prevádzky sa nepredpokladajú väčšie vplyvy na vegetáciu a biotopy. Na svahoch násypov a zárezov možno predpokladať zvýšený výskyt burinných druhov. Na týchto plochách dôjde k realizácii náhradnej výsadby, čím sa vytvorí nový biotop v poľnohospodársky intenzívne využívanej krajine.

#### **Vplyvy na faunu**

##### Počas výstavby:

V dôsledku priamych zásahov do biotopov v procese odlesňovania, zemných prác, prepravy materiálov, zvýšenej hlukovej a imisnej záťaže v súvislosti s výstavbou cesty možno celkovo hodnotiť vplyvy na faunu ako *negatívne, krátkodobé, rušivé a u niektorých pôdných živočíchov aj likvidačné*. Prípadná realizácia prípravných prác (výrub drevín, zemné práce) vo vegetačnom období výrazne zvýši negatívne pôsobenie stavby na živočíchov. Na základe skúseností môžeme konštatovať, že po ukončení pôsobenia vplyvov z výstavby v dotknutom území, došlo pri obdobných stavbách k pomerne rýchlemu obnoveniu pôvodnej fauny, isté zmeny nastali iba v pôdnej faune v dôsledku zmeny stanovištných podmienok. V území sa významné migračné koridory nenachádzajú. Lokálne koridory, ktoré sú tvorené líniami NDV, budú vo fáze výstavby výrazne narušené (zvýšený pohyb mechanizmov, výstavba cestného telesa a mostných objektov, znečistenie povrchových vôd).

V čase terénnych prieskumov neboli v mieste výstavby zistené hniezdné lokality druhov vtákov, ktoré sú hlavným predmetom ochrany v Chránenom vtáčom území Ondavská rovina. Vzhľadom na charakter biotopov nemožno vylúčiť vznik nových hniezd v danom území a to najmä druhov: ľabtuška poľná (*Anthus campestris*), pŕhľaviar čiernohlavý (*Saxicola torquata*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*) a pípiška chochlatá (*Galerida cristata*). Plošný zásah do prostredia, v súvislosti s výstavbou

navrhovanej preložky, môže v čase výstavby zasiahnuť do územia vhodného na hniezdenie vtákov, ktoré sú predmetom ochrany v CHVÚ, ale najmä do plôch ich úkrytovej a potravinovej bázy. Priame zásahy do hniezd sa neočakávajú, v prípade ak bude dodržaná zásada výrubu drevín v mimohniezdnom období.

#### Počas prevádzky:

⇒ samotná cesta spôsobí v krajine aj fragmentáciu ekosystémov, ku ktorej často dochádza najmä pri líniových stavbách. Navrhovaná komunikácia v danej oblasti citelne nerozdeľuje súvislé systémy na dva a viac častí. Negatívny efekt fragmentácie ucelených ekosystémov sa v danom území významne neprejaví. Časom je možné, že sa migračné cesty presmerujú popod postavené mostné objekty.

V ekosystémoch vodných tokov bude bariérový efekt pôsobiť najmä v období výstavby. Po ukončení úprav vodných tokov sa pôsobenie bariérového efektu na vodné živočíchy pomíne. Navrhované mostné objekty pri svojej podchodnej výške a rozpätí jednotlivých polí nebudú vytvárať neprekonateľnú bariéru pre pohyb suchozemských živočíchov. V prípade, že v priestoroch pod mostmi dôjde k výsadbe alebo prirodzenému návratu minimálne krovitých porastov, bude tento nepriaznivý efekt ešte menší.

⇒ hluková záťaž územia - samotná cesta bude postavená čiastočne v koridore jestvujúcej cesty a čiastočne na poľnohospodárskej pôde a teda aj najväčšia hluková záťaž bude pôsobiť na živočíchy zdržujúce sa v tomto type krajiny. Ide zväčša o hmyz a nižšie rody stavovcov, ktoré sú globálne menej citlivé na hluk. Pre ostatné živočíchy citlivejšie na hluk v prostredí, slúži toto prostredie ako migračná cesta resp. ako lokalita na zabezpečenie potravy (bylinožravce). Tento vplyv hodnotíme ako *dlhodobý, málo významný*.

⇒ Počas prevádzky sa neočakávajú významnejšie negatívne vplyvy na druhy, ktoré sú predmetom ochrany v CHVÚ.

### **Vplyvy na krajinu**

#### *Vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny*

Navrhovaná činnosť v predkladaných variantoch nepredstavuje významnejší zásah do štruktúry a súčasného využívania krajiny v okolí výstavby. Pri výstavbe dôjde k úbytku poľnohospodárskej pôdy na úkor výstavby infraštruktúry krajiny. V rámci záujmového územia, kde poľnohospodárske pozemky zaberajú viac ako 90% plochy, predstavuje táto zmena štruktúry a využívania pozemkov iba nepatrnú časť. Čiastočne pozitívny vplyv na štruktúru krajiny, ktorú charakterizujú veľkoplošné bloky ornej pôdy, budú mať líniové výsadby na svahoch násypov komunikácie.

K zmene kultúr z ornej pôdy na zastavané územie dôjde iba v súvislosti s výstavbou cestného telesa. Presná špecifikácia výmer bude možná až v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Ďalšie zmeny kultúr v súvislosti s výstavbou nie sú požadované.

V súvislosti so sťažením obhospodarovania poľnohospodárskych pozemkov môže dôjsť k zmene druhu poľnohospodárskeho pozemku z ornej pôdy na TTP, tieto zmeny kultúry budú mať vzhľadom na súčasnú štruktúru poľnohospodárskych pôd, pozitívny vplyv na štruktúru krajiny.

#### *Vplyvy na scenériu krajiny*

Pri výstavbe cesty, tak ako pri väčšine stavebných činností nie je možné hodnotiť vplyv na scenériu krajiny a celkovú estetiku pozitívne.

Negatívnym sprievodným javom výstavby cesty je narušenie línií porastov nelesnej drevinovej vegetácie, ktoré v krajinnom obraze urbanizovanej a poľnohospodárskej krajiny, pôsobia ako pozitívne prvky vnímania okolia. Do určitej miery bude nepriaznivo na krajinnú scenériu a vnímanie človeka pôsobiť stavenisko cesty vrátane manipulačných priestorov, no najmä rozostavané mostné objekty a svahy zárezov a násypov bez vegetácie.

Významnosť vplyvov závisí do značnej miery od konfigurácie terénu a reliéfu. Tieto vplyvy budú pôsobiť tak počas výstavby ako aj počas prevádzky cesty. Priaznivejšie je možné posudzovať úseky cesty, ktoré sú vedené na úrovni terénu, resp. v násypoch do 5 m – trasa preložky mimo mimoúrovňových križovatiek a premostení. V prípade ak bude na svahoch násypov realizovaná výsadba stromovej a krovitej vegetácie, budú tieto nové línie zelene pôsobiť na vnímanie človeka pozitívne. Rušivejšie budú pôsobiť mostné objekty a mimoúrovňové križovatky, ktorých súčasťou je



aj stúpanie trasy preložky v násype nad 5 m. Z hľadiska ovplyvnenia vnímania človeka je možné konštatovať, že viac sú umiestnením a výzorom týchto prvkov ovplyvnení obyvatelia bývajúci v danej oblasti, ako tranzitní používatelia cestnej siete. Čím bližšie, k obytnému a rekreačnému územiu sú tieto objekty umiestnené, tým rušivejšie pôsobia na obyvateľov – denné vnímanie týchto technických prvkov.

Hodnotenie podľa hlavných stavebných objektov:

- mimoúrovňová križovatka Hriadky; – vplyv nepriaznivý, dlhodobý, málo významný.
- premostenie železničnej trate č. 192 v km 2,450 - vplyv zanedbateľný
- mimoúrovňová križovatka Trebišov – západ, umiestnená na okraji zastavaného územia Trebišov v prevažne priemyselne využívanej časti mesta – vplyv nepriaznivý, dlhodobý, zanedbateľný
- napojenie Trebišov – sever vrátane mimoúrovňovej križovatky Trebišov – sever - vplyv nepriaznivý, dlhodobý, málo významný.
- ostatné úseky preložky ciest I/79 po realizácii vegetačných úprav (výsadba pôvodných druhov drevín); – vplyv zanedbateľný.

**Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma**

Celá trasa preložky cesty I/79 je v prípade oboch variantov situovaná v chránenom území vyhlásenom podľa § 26 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a to v *Chránenom vtáčom území Ondavská rovina (SKCHVU037)*, ktoré bolo ustanovené vyhláškou MŽP SR č. 19/2008 Z.z. Iné územia chránené zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody nebudú navrhovanou činnosťou ovplyvnené.

Vzhľadom na to, že preložka cesty je navrhovaná v území s prevahou ornej pôdy (bez výskytu trvalých trávnych porastov), je vo vzťahu k podmienkam ochrany v CHVÚ, najzávažnejším negatívnym zásahom likvidácia plôch s NDV (nelesnou drevinou vegetáciou). Výrub drevín sú uvedené v činnostiach, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany v chránenom území a to už pri malom rozsahu výrubov (80 stromov; likvidácia vetrolamov – bez limitu; likvidácia remízok nad 100 m<sup>2</sup>; likvidácia stromoradií nad 100 m dĺžky; výrub krov nad 500 m<sup>2</sup>). Tieto pomerne nízke limity sú stanovené najmä vo vzťahu k súčasnej krajinskej štruktúre CHVÚ, kde je podiel týchto biotopov pomerne malý. Napr. na k.ú. Trebišov je podiel plôch NDV v poľnohospodárskej krajine menší ako 5%. V súvislosti s výstavbou preložky cesty I/79 sa očakáva výrub:

Charakter NDV	Variant „C“	Variant „D“
Zmiešané porasty (stromy + kry)	4 300 m <sup>2</sup>	3 200 m <sup>2</sup>
Krovité porasty	430 m <sup>2</sup>	140 m <sup>2</sup>
Stromoradia	60 m	0

Tento vplyv hodnotíme ako *nepriaznivý, dlhodobý, významný, nemajúci však zásadný vplyv na celkový stav a podmienky ochrany CHVÚ. V prípade realizácie výsadby drevín na svahoch násypov cestného telesa, v predpokladanom rozsahu 13 až 15 000 m<sup>2</sup> (3-aj až 5 násobok plôch výrubov), je možné očakávať v budúcnosti zmiernenie negatívnych vplyvov súvisiacich s výstavbou komunikácie.*

Trasa navrhovanej preložky cesty I/9 v úseku km 8,300 až KÚ – variant „C“ resp. v km 8,250 až KÚ – variant „D“ **zasahuje do severozápadnej časti určeného dobývacieho priestoru „Trebišov“**, ktorým sa zabezpečuje ochrana vyhradeného ložiska zemného plynu proti znemožneniu, alebo sťaženiu jeho dobývania a využívania. V tomto úseku je preložka vedená v násype výšky od 1 do 9 m, vrátane výstavby mosta ponad jestvujúcu cestu I/79. Negatívne ovplyvnenie využívania ložiska sa v súvislosti s výstavbou cesty neočakáva.

**Ochranné pásma inžinierskych sietí** určené príslušnými zákonmi budú ovplyvnené v miestach ich križovania navrhovanou komunikáciou. Pri žiadnom zo zásahov do týchto vedení resp. ich ochranných pásiem nedochádza k nezlučiteľnému stretu. Spôsob zásahu do jestvujúcich vedení a ich ochranných pásiem bude riešený v projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie v súlade s platnými právnymi a technickými normami.

### Vplyvy na územný systém ekologickej stability

S definovanými základnými pozitívnymi prvkami ÚSES na nadregionálnej, regionálnej a miestnej úrovni nie sú predpokladané žiadne negatívne strety s plánovanou činnosťou. Súčasná ekologická stabilita dotknutého územia je definovaná ako narušená až veľmi narušená. Výstavba preložky cesty v navrhovaných variantoch tento stav citeľne neovplyvní a to v negatívnom ako ani v pozitívnom smere.

Negatívne vplyvy na ÚSES súvisia najmä s úbytkom plôch NDV a vnesením ďalšieho technického prvku do krajiny.

Pozitívne vplyvy na ÚSES súvisia so zlepšením obytného prostredia v danom území a s predpokladanou premenou časti orných pôd na trvalé trávne porasty na plochách so sťaženým obhospodarovaním.

### Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

*Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziska, štruktúru a rozvoj sídiel, architektúru a budovy*

Navrhované variantné riešenia navrhovanej preložky cesty sú vedené tak, že nezasahujú do okolia objektov kultúrnych a historických pamiatok, historických častí sídiel, ani do významných architektonických budov.

V okolí mesta Trebišov je evidovaných množstvo archeologických lokalít od praveku až po novovek. Je možné predpokladať, že pri stavebných prácach sa môžu odкрыť ďalšie archeologické nálezy. Investor predloží projekt pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na posúdenie Krajskému pamiatkovému úradu v Košiciach.

### Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, služby, rekreáciu a cestovný ruch

Nepredpokladá sa ovplyvnenie žiadnej z uvedených oblastí v súvislosti s navrhovanou činnosťou v oboch predkladaných variantoch.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu, lesné hospodárstvo

#### Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

⇒ trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy (PP) sú najzávažnejším vplyvom výstavby komunikácie, nakoľko trvalo znižujú poľnohospodársku produkciu v danej oblasti.

	<i>Variant „C“ - zelený</i>	<i>Variant „D“ - fialový</i>
<b>Trvalý záber PP</b>	28,32 ha	24,61 ha

⇒ dočasné zábery pôdy poľnohospodárskej pôdy (PP) obmedzujú poľnohospodársku produkciu v danej oblasti počas obdobia výstavby (cca 4 roky). Po ukončení stavby budú tieto plochy rekultivované a vrátené na pôvodné využívanie.

	<i>Variant „C“ - zelený</i>	<i>Variant „D“ - fialový</i>
<b>Dočasný záber PP</b>	5,10 ha	5,03 ha

⇒ trvalá parcelácia pozemkov na menšie celky, s ktorou súvisí sťažené obhospodarovanie pozemkov a pravdepodobná zmena kultúry časti týchto plôch na trvalé trávne porasty

⇒ sťažený prístup na pozemky počas výstavby – *vplyv krátkodobý, nepodstatný*

⇒ ovplyvnenie poľnohospodárskych produktov exhalátmi z dopravy počas výstavby, ako aj počas prevádzky - *vplyv trvalý negatívny, málo významný*.

⇒ dôjde k oddeleniu miestnej dopravy od tranzitnej dopravy, čím sa uľahčí presun poľnohospodárskej techniky v území – *vplyv dlhodobý, pozitívny, zanedbateľný*.

### Vplyvy na lesné hospodárstvo

Bez vplyvu.

## **Vplyvy na priemyselnú výrobu**

### Počas výstavby

Výstavba preložky cesty I/79 sa priamo nedotýka žiadneho výrobného areálu alebo skladových priestorov. Výrobné prevádzky, sklady, prevádzky služieb, ktoré sú v súčasnosti rozmiestnené, ako aj navrhované v blízkosti hlavného cestného ťahu cesty I/79, budú aj počas výstavby sprístupnené z jestvujúcej cesty, s dočasným obmedzením premávky v miestach výstavby napojení preložky cesty na jestvujúcu cestnú sieť.

### Počas prevádzky

Pri variante „C“ - *zelený* a variante „D“ - *fiatový* sa očakávajú iba nepriame vplyvy na priemyselnú výrobu:

- výstavba napojenia Trebišov – sever vrátane mimoúrovňovej križovatky Trebišov – sever zabezpečí dobré napojenie jestvujúcich a navrhovaných priemyselných areálov v severnej časti mesta Trebišov v priestore medzi Trebišovom a MČ Milhostov. Zásobovanie a vývoz bude realizované mimo zastavaných území obcí dotknutej oblasti.

## **Vplyvy na dopravu**

### Počas výstavby

Za účelom prepravy stavebného materiálu, zemín a odpadov zo stavby budú využité jestvujúce cesty nachádzajúce sa medzi zdrojmi stavebných materiálov a staveniskom. K citelnejšiemu obmedzeniu premávky dôjde v bližšom okolí výstavby preložky, kde počas obdobia výstavby bude doprava viac zahustená a v dopravnom prúde pribudnú najmä pomalé ťažké nákladné vozidlá. K spomaleniu dopravy dôjde hlavne v miestach odbočenia vozidiel výstavby na stavenisko:

- cesta I/79, začiatok úseku preložky cesty
- cesta I/50 v mieste mimoúrovňovej križovatky „Hriadky
- cesta I/79 v mieste mimoúrovňovej križovatky „Trebišov – sever“
- cesta I/79, koniec úseku preložky cesty

### Počas prevádzky

Výstavbou preložky cesty I/79 sa dosiahne:

- vyšší komfort premávky v danej oblasti
- oddelenie tranzitnej dopravy mimo obytných zón obcí Hriadky, Vojčice, MČ Milhostov a Trebišov sever
- oddelenie cieľovej dopravy smerujúcej do priemyselných oblastí na severnom okraji mesta Trebišov. Uvedené očakávania spĺňajú oba varianty.

## **Vplyvy nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry**

Sprevádzkovanie navrhovanej činnosti si nevyžaduje realizáciu ďalších nadväzujúcich stavieb, činností a budovanie infraštruktúry – *bez vplyvu*. Navrhovaná činnosť je samostatne funkčným celkom v rámci koncepcie rozvoja cestnej siete. Výstavba križovatky Dvorianky na začiatku úseku je časovo viazaná na výstavbu diaľnice D1 v danom úseku.

### **Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch**

Zásah do záhradkárskej oblasti na ul. kpt. Nálepku (Trebišov) len pri variante „C“, ktorý nie je doporučený – *vplyv negatívny, trvalý, málo významný*

## **Vplyvy na infraštruktúru**

V dotknutom území preložky cesty I/79 a súvisiacich stavieb sa nachádzajú siete technickej infraštruktúry, ktorých preložky a prípadná ochrana sú v rámci technickej časti projektovej dokumentácie stavby riešené ako vyvolané investície stavby. Jedná sa o :

- preložky vodovodov a kanalizácie,
- preložky silnoprúdových zariadení,
- rekonštrukcie sietí elektronických zariadení,
- preložky a ochrana plynovodov.

Rozsah preložiek alebo ich ochrany je určený navrhovanou trasou výstavby preložky cesty I/79, jej križovatiek a veľkosťou ich zásahu do jestvujúcich trás vedení. Preložky sa vykonajú v nutnom rozsahu. Riešenia budú koordinované s ostatnými objektmi stavby, budú prerokované a odsúhlasené počas prác na PD so správcami inžinierskych sietí.

### Iné vplyvy

Mimo vplyvov uvedených v tejto štúdii sa neočakáva pôsobenie iných vplyvov.

### Porovnanie vplyvov jednotlivých variantov

Vplyvy jednotlivých variantov boli spracovateľom správy o hodnotení porovnané tabuľkovou formou, kde boli jednotlivým vplyvom priradené číselné ohodnotenie v rámci 5-stupňovej klasifikácie.

Pri určovaní poradia vhodnosti sa vychádzalo i z technicko-ekonomických údajov uvedených v správe o hodnotení:

#### Technicko-ekonomické a dopravné kritéria

- Náklady na výstavbu (rok 2010) – Variant „C“ - zelený - 67,263 mil. €  
Variant „D“ – fialový - 64,512 mil. €
- Technická náročnosť stavby – vyjadruje počet a náročnosť budovania náročnejších objektov (mosty, križovatky), zemných prác a vyvolaných investícií.

Porovnanie rozhodujúcich položiek	m.j.	Variant „C“ - zelený	Variant „D“ - fialový
Celková dĺžka trasy - preložka cesty I/79	m	9 999	9 595
Dĺžka napojenia Trebišov - sever	m	530	1 600
Celkový objem násypov	m <sup>3</sup>	1 037 417	1 080 172
Celkový objem výkopov	m <sup>3</sup>	44 483	29 303
Nedostatok(-)/prebytok(+) zeminy	m <sup>3</sup>	- 776 437	- 820 171
Trvalý záber plôch	ha	34,33	30,78
Úpravy vodných tokov	m	200	120

Poznámka: výhodnejší ukazovateľ

- Dopravné vzťahy – z hľadiska dopravné-inžinierskych parametrov sú oba varianty rovnocenné.

#### Obyvateľstvo a využitie zeme

- Vplyvy na zdravotné riziká a kvalitu života – Očakávané vplyvy z navrhovanej činnosti, na základe vykonaných výpočtov a všeobecne platných prípustných limitov zaťaženia obytného územia nebudú mať z dlhodobého hľadiska negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľov. Celkovo je možné vplyv prevádzky stavby na kvalitu a pohodu života dotknutých obyvateľov hodnotiť ako vplyv dlhodobý, pozitívny v oboch variantoch ako málo významný – vzhľadom na situovanie cesty vo väčšej vzdialenosti od obytných území je vhodnejší variant „D“ - fialový.
- Súlad s územno-plánovacou dokumentáciou :Variant „C“ je síce v súlade s ÚPN VÚC Košického kraja, avšak Úrad Košického samosprávneho kraja požiadal o posúdenie možnosti napriamania trasy preložky cesty v tomto úseku. Tejto požiadavke zodpovedá trasovanie preložky podľa variantu „D“, ktorý je zároveň v súlade s Konceptom ÚPN mesta Trebišov.
- Hluková situácia v zastavanom území –Celkovo vplyv preložky I/79 na hlukovú situáciu dotknutého územia možno hodnotiť ako dlhodobý, pozitívny, významný. Pri variante „D“ oproti variantu „C“ je predpoklad zníženia hlukovej záťaže na väčšom území.
- Vplyv na rekreáciu – variant „D“ bez vplyvu; variant „C“ okrajový zásah do záhradkárskej osady na ul. kpt. Nálepku – vplyv negatívny trvalý, zanedbateľný.
- Demolácie– úroveň demolácií je pri oboch variantoch porovnateľná, týka sa iba plôch jestvujúcich vozoviek – vplyv zanedbateľný.
- Dopady počas výstavby– v rámci porovnania dopadov sú oba varianty porovnateľné s minimálnymi rozdielmi pôsobenia – celkovo sú tieto vplyvy hodnotené ako krátkodobé, negatívne, zanedbateľné.

10. *Polnohospodárstvo* – vo vzťahu k úbytku poľnohospodárskej pôdy podľa výmery, stupňa kvality pôdy a parcelácie pozemkov je výhodnejší variant „D“ fialový. Celkovo sú pri oboch variantoch sumárne vplyvy na poľnohospodárstvo hodnotené ako trvalé, negatívne, málo významné.
11. *Priemyselná výroba* – očakávajú sa iba nepriame, pozitívne, málo významné vplyvy súvisiace s lepším dopravným napojením územia a počas výstavby aj priame pozitívne vplyvy súvisiace s realizáciou investície v stavebníctve.
12. *Vizuálne dopady a scenéria krajiny* – vo vzťahu vnímania nového telesa cesty z obytného územia najrušivejšie pôsobia mostné objekty a mimoúrovňové križovatky, ktorých súčasťou je aj stúpanie trasy preložky v násype nad 5 m. Tieto vplyvy sú hodnotené ako negatívne, trvalé, málo významné. Vhodnejšia je realizácia podľa variantu „D“, ktorého trasa je vedená vo väčšej vzdialenosti od obytného prostredia.

#### **Prírodné prostredie**

13. *Horninové prostredie a reliéf* – pôsobenie variantov je v podstate rovnaké. V mieste výstavby mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek a násypov výšky nad 5 m – vplyv negatívny, trvalý, významný. Na ostatnom úseku málo významný. Je potrebné overiť výskyt a presadavosť spráši v hodnotenej oblasti.
14. *Povrchové a podzemné vody* – Variant „D“ vyžaduje menší rozsah zásahov do vodných tokov (úpravy tokov, počet a rozsah premostení), tieto rozdiely sú však minimálne. Sumárne sú vplyvy na povrchové a podzemné vody hodnotené ako negatívne, krátkodobé (obdobie výstavby), málo významné.
15. *Záber pôd* – pri variante „D“ dochádza k menšiemu záberu poľnohospodárskej pôdy.

	<i>Variant „C“ - zelený</i>	<i>Variant „D“ - fialový</i>
<b>Trvalý záber PP</b>	28,32 ha	24,61 ha

16. *Biota* – oba varianty sú situované v rovnakej – intenzívne využívannej poľnohospodárskej krajine, kde jedinými hodnotnejšími biotopmi sú plochy s nelesnou drevinovou vegetáciou, na ktoré je naviazaná taktiež prevažná časť živočíchov vyskytujúcich sa v území.

Určenie poradia vhodnosti podľa dĺžky stretov trás variantov s plochami NDV:

<i>Charakter NDV</i>	<i>Variant „C“ - zelený</i>	<i>Variant „D“ - fialový</i>
<i>Zmiešané porasty (stromy + kry)</i>	4 300 m <sup>2</sup>	3 200 m <sup>2</sup>
<i>Krovité porasty</i>	430 m <sup>2</sup>	140 m <sup>2</sup>
<i>Stromoradia</i>	60 m	0

Celkovo sa jedná o vplyv trvalý, negatívny, málo významný (malý územný rozsah pôsobenia). Vhodnejší je variant „D“.

17. *Chránené územia a ÚSES* – Vzhľadom na to, že preložka cesty je navrhovaná v území s prevahou ornej pôdy (bez výskytu trvalých trávnych porastov), je vo vzťahu k ÚSES a k podmienkam ochrany v CHVÚ, najzávažnejším negatívnym zásahom likvidácia plôch s NDV. Výrubu drevín sú uvedené v činnostiach, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany v chránenom území. Vhodnejší je variant „D“.

Z komplexného environmentálneho posúdenia vplyvov predkladaných variantov vyplýva, že pre realizáciu je **vhodnejší variant „D“ - fialový**, ktorý oproti variantu „C“ - zelený má mierne priaznivejšie vplyvy na obyvateľstvo dotknutého územia, menšie nepriaznivé vplyvy na prírodné prostredie a zároveň je v súlade s navrhovaným rozvojom územia podľa Konceptu ÚPN mesta Trebišov a požiadavkou na úpravu trasy vo vzťahu k ÚPN VÚC Košického kraja.

**Variant „D“ - fialový bol v rámci porovnávania vyhodnotený ako prijateľnejší v 11 zo 17 posudzovaných oblastí. V ostatných šiestich bol rovnocenný s variantom „C“.**

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

V celom dotknutom území platí prvý stupeň ochrany, nezasahujú do neho žiadne chránené územia z národnej siete. Celé predmetné územie, okrem intravilánov obcí sa nachádza vo vyhlásenom Chránenom vtáčom území Ondavská rovina. To bolo navrhované podľa Smernice Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (smernica o vtákoch) Toto územie bolo vyhlásené MŽP SR Vyhláškou č.19/2008 Z.z. za Chránené vtáčie územie a spadá do európskej sústavy NATURA 2000.

### ÚZEMIA NATURA 2000-Chránené vtáčie územia (CHVÚ)

#### CHVÚ Ondavská rovina

Vyhlásené vyhláškou č. 19/2008 Z.z.

Kraj :Košický kraj

Okres : Trebišov , Michalovce

Správca územia :CHKO Latorica

Výmera [ha] :15 906, 56

Kataster :okres Trebišov – Božčice, Čel'ovce, Dvorianky, Hraň, Hrčel', Hriadky, Kožuchovej, Lastovce, Malý Ruskov, Milhostov, Nižný Žipov, Parchovany, Plechotice, Stanča, Trebišov, Úpor, Višňov, Vojčice, Veľký Ruskov, Zemplínsky Branč, Zemplínske Hradište, Zemplínsky Klečenov a okres Michalovce – Bánovce nad Ondavou, Hradišská Moľva, Horovce, Trhovište, Tušice, a Tušická Nová Ves.

Ondavská rovina je jedným z troch najvýznamnejších území na Slovensku pre hniezdenie druhov orol kráľovský / aquila heliaca/ a d'ateľ hnedkavý /Dendrocopos syriacus/. Pravidelne tu hniezdi viac ako 1% národnej populácie druhov chriaštel' poľný / Crex crex/, bocian biely /Ciconiaciconia/, ľabtuška pľná /Anthus campestris/, rybárik riečny / Alcedo atthis/, sokol rároh / Falco cherrug/, prhľaviar čiernohlavý / Saxicola torquata/, prepelica poľná / Coturnix coturnix/ a pipiška chochlatá / Galerida cristata/.

Vymedzenie CHVÚ bolo navrhnuté tak, aby sa v ňom dali vhodne skĺbiť požiadavky vyplývajúce z ekologických nárokov jednotlivých druhov vtákov, pre ktoré je oblasť vymedzená, pri zachovaní ich populácií v priaznivom stave z hľadiska ich ochrany, s hospodárskymi a inými záujmami v území. Vyhláškou sú stanovené činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany CHVÚ. Projektovaná činnosť nepatrí ani k jednej zo zakázaných činností.

CHVÚ Ondavská rovina do hodnoteného územia priamo zasahuje.

V predmetnom území preložky cesty však nie sú zistené hniezdne lokality druhov vtákov, ktoré sú hlavným predmetom ochrany CHVÚ. Výstavba preložky cesty nezasiahne do žiadneho biotopu európskeho, či národného významu a taktiež ani do žiadneho významnejšieho územného prvku RÚSES (len vyššie uvedený hydrický biokoridor lokálneho významu - alúvium Trnávky).

V území ovplyvnenom navrhovanou činnosťou sa nenachádzajú biocentrá a biokoridory nadregionálneho a regionálneho významu, ale prechádza ním hydrický biokoridor lokálneho významu – alúvium Trnávky.

Súčasná ekologická stabilita dotknutého územia je definovaná ako narušená až veľmi narušená. Výstavba preložky cesty v navrhovaných variantoch tento stav citeľne neovplyvní a to v negatívnom ako ani v pozitívnom smere.

Negatívne vplyvy na ÚSES súvisia najmä s úbytkom plôch NDV a vnesením ďalšieho technického prvku do krajiny.

Pozitívne vplyvy na ÚSES súvisia so zlepšením obytného prostredia v danom území a s predpokladanou premenou časti orných pôd na trvalé trávne porasty na plochách so sťaženým obhospodarovaním. Na časti týchto plôch je možné očakávať vytvorenie mokradňných spoločenstiev.

## VI. ZÁVERY

### 1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pri ktorom sa zvažili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti

### s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti – I/79 Hriadky - Trebišov, preložka cesty. Odporúčanie je podmienené splnením podmienok a opatrení uvedených v bode VI. 3 tohoto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

### 2. Odporúčaná varianta

Na základe posúdenia navrhovanej činnosti a vyhodnotenia jeho variantov na životné prostredie sa pre ďalší postup prípravy posudzovaného zámeru „I/79-Hriadky-Trebišov, preložka cesty“ **odporúča navrhovaný variant „D“ - fialový, resp. jeho modifikácia.**

Vzhľadom na skutočnosť, že veľkosť dotknutého územia je väčšia, ako línia každého posudzovaného variantu (cca 400 m do strán od jeho osi), nakoľko vplyvy počas výstavby a aj počas prevádzky sa prejavujú na väčšej ploche, v ďalšej etape projektovej analýzy (v štádiu DUR) **odporúčame uvažovať s modifikáciou „D“ variantu v tomto koridore.** Možnosť požadovaného posunu posúdi navrhovateľ v spolupráci so spracovateľom technickej dokumentácie a zástupcami mesta a dotknutých obcí a verejnosti z pohľadu technického riešenia. Jeho finálna úprava bude spresnená na základe :

- rokovani a stanovisk dotknutých orgánov a obcí (resp. miest), aby došlo k súladu s ich existujúcou, resp. pripravovanou územnoplánovacou dokumentáciou,
- výsledkov doplnkových štúdií (podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu, aktualizovanej hlukovej štúdie, morfológie terénu...)
- a zároveň bude spĺňať i technicko-ekonomické a dopravné kritériá uvedenej stavby.

Odporúča sa celú preložku rozdeliť na dve etapy, pričom prioritne riešiť rozšírenú II. ucelenú časť – napojenie Trebišov-sever.

### 3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov prestavby bývalého objektu telekomunikácií na životné prostredie možno rozdeliť na nasledovné časti:

- **Územnoplánovacie opatrenia**
- **Technické opatrenia**
- **Iné opatrenia**

#### Územnoplánovacie opatrenia

Územný plán vyššieho územného celku Košického samosprávneho kraja – zmeny a doplnky 2004, uvažuje so situovaním preložky cesty I/79 v koridore navrhovaného variantu „C“ zelený s odlišným riešením tvaru križovatiek na začiatku a konci riešeného úseku. V stanovisku k Zámeru Úrad Košického samosprávneho kraja požiadal o preverenie možnosti napriamania trasy preložky od km 3,500 po km 9,620 – tejto požiadavke zodpovedá návrh preložky vo variante „D“ fialovom s odklonom trasy už od km 1,200.

Koncept riešenia územného plánu mesta Trebišov uvažuje s výstavbou preložky v trase totožnej s variantom „D“ fialový. Oproti Konceptu riešenia, mesto na základe záverov z prerokovania

stanovísk k tomuto konceptu, pri rozvoji mesta podľa variantu „A“ vypustí stredný napájací bod a MZ Komunikáciu.

Ostatné priamo dotknuté obce (Hriadky a Vojčice) nemajú spracované územné plány. Starostovia dotknutých obcí-Vojčice, Hriadky, Nový Ruskov, Sečovce a mesta Trebišov nevyjadrili na verejnom prerokovaní ústny, ani písomný nesúhlas s uvedenou stavbou. Starosta obce Hriadky však v rámci pripomienok vo veci preložky cesty I/79 Hriadky-Trebišov zo dňa 20.10.2010, č. j.20/10/10/0169 poukazuje na plánované sídlisko „Sever“ na parcele č. 1337, ktorá je plánovanou výstavbou dotknutá (bližšie pozri kapit.5). Starosta obce Hriadky požaduje, aby táto parcela bola dostatočne hlukovo riešená a plánovaná cesta ju obchádzala v dostatočnej vzdialenosti. Majetkové vysporiadanie nie je možné.

- Modifikáciu varianty „D“ je potrebné prispôbiť existujúcim a platným územným plánom dotknutých obcí a miest. Finálne vedenie trasy bude stanovené až po dohode so starostom obce Hriadky podľa vyjadrenia uvedeného vyššie.
- Po výbere najvhodnejšieho variantu preložky cesty I/79 Hriadky-Trebišov ho zapracovať do aktuálnych územnoplánovacích dokumentácií obcí a do navrhovaného územného plánu obce Trebišov, ktorého schválenie sa v čase spracovania správy o hodnotení pripravovalo.
- Investorovi odporúčame prehodnotiť i časový harmonogram budovania uvedenej preložky podľa pripomienok OZ Trebišov-Nahlas, ktorý navrhuje prioritné vybudovanie II. ucelenej časti – Napojenie Trebišov-sever a až potom budovanie preložky cesty I/79 v km 0,0-6,645, čím by sa prednostne scelil obchvat mesta Trebišov.

#### **Technické opatrenia a opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov**

##### **Opatrenia z hľadiska ochrany ovzdušia**

Počas výstavby je potrebné:

1. stavebné práce vykonávať s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti počas realizácie (zakrytie sypkých materiálov, zákaz spaľovania materiálov, čistenie vozidiel pred odjazdom zo staveniska), pri prašných prácach zohľadniť poveternostné podmienky a pod.,
2. skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach staveniska, minimalizovať resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch a silách v rámci navrhovaných plochách stavebných dvorov,
3. používať automobily technicky spôsobilé (technické a emisné kontroly automobilov),
4. zabezpečiť kropenie staveniska počas zemných prác a čistenie príjazdovej komunikácie v oblasti vjazdu na stavenisko,

Počas prevádzky je potrebné:

5. všetky budúce zdroje znečistenia ovzdušia prevádzkovať v súlade s splatnou legislatívou,
6. v prípade, že sa trasa preložky v rámci modifikácie variantu „D“ priblíži k obytným sídlam, realizovať i monitoring imisí počas výstavby i prevádzky hodnotenej činnosti, na základe vyjadrení príslušných dotknutých orgánov štátnej správy.

##### **Opatrenia z hľadiska ochrany pred hlukom**

1. zabezpečiť, aby práce na stavenisku a počas prevádzky objektu neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí podľa NV SR č.549/2007 Z.z. a jej neskorších predpisov, a to 60 dB pre hluk z pozemnej dopravy pre deň (06,00-18,00 h) i večer (18,00-22,00h) a 50 dB pre noc (22,00 – 06,00h) – v území kategórie III. Pre územie kategórie II. platia limity 50 dB pre hluk z pozemnej dopravy pre deň (06,00-18,00 h) i večer (18,00-22,00h) a 45 dB pre noc (22,00 – 06,00h),
2. na stavenisku používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu a kontrolu,
3. na elimináciu vplyvov vibrácií sa odporúča v konštrukciách možných zdrojov vibrácií použiť pružné uloženie konštrukcií a spojenia zdrojov vibrácií,



4. pre vybraný finálny variant aktualizovať Hlukovú štúdiu na základe výsledkov sčítania dopravy z roku 2010. Je potrebné zohľadniť i požiadavku starostu obce Hriadky, ktorý upozorňuje na overenie a prípadné zabezpečenie hlukovej ochrany parcely č.1337, na ktorej sa uvažuje s výstavbou 50 rodinných domov a dvoch obytných blokov a aktuálne územnoplánovacie dokumenty vo vzťahu ku konečnej variante trasy. Oblasť prieskumu a meracích bodov z uvedeného dôvodu odporúčame rozšíriť o uvedenú oblasť uvažovanej zástavby. Nutnosť realizácie protihlukovej ochrany bude stanovená pre existujúce obytné objekty, resp. objekty vo výstavbe. V prípade, že obytné objekty budú vybudované až po výstavbe preložky cesty I/79 Hriadky-Trebišov, ich expozícia hlukom bude spresnená neskôr v dodatkovej hlukovej štúdii a konkrétnych meraní,
5. stavebné práce vykonávať v zastavanom území a v dotyku s ním iba v pracovných dňoch od 7,00 do 20,00 a v sobotu od 8,00 do 13,00.

#### **Ochrana a výrub jestvujúcej zelene riešeného územia**

1. rozsah výrubu drevín bude stanovený presným vytýčením a ohraničením staveniska. Po ohraničení staveniska je potrebné uskutočniť dendrologický prieskum, v ktorom budú dreviny presne zamerané, ohodnotené a bude stanovená ich spoločenská hodnota podľa Zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
2. rozsah náhradnej výsadby a podmienky starostlivosti o zeleň upresní príslušný orgán štátnej správy vo vydanom rozhodnutí o umiestnení predmetnej stavby,
3. pri výsadbách a sadových úpravách areálu budú uprednostniť pôvodné druhy drevín. Druhovú skladbu odsúhlasí s orgánom ochrany prírody,
4. realizovať vegetačné úpravy a tým zvýšiť ekologickú stabilitu dotknutého územia,
5. na svahoch násypov komunikácie, kde to budú rozľadové podmienky umožňovať, vykonať líniovú a plošnú výsadbu stromov a krov z pôvodných druhov drevín ako kompenzáciu za výrub drevín rastúcich mimo les a zásah do pozitívnych krajinných štruktúr v území. V prípade realizácie výsadby drevín na svahoch násypov cestného telesa, v predpokladanom rozsahu 13 až 15 000 m<sup>2</sup> (3 až 5 násobok plôch výrubov), možno v budúcnosti očakávať zmiernenie negatívnych vplyvov súvisiacich s výstavbou komunikácie,
6. harmonogram prípravných stavebných prác upraviť tak, aby k výrubu drevín došlo zásadne v čase vegetačného pokoja
7. k stavebnému povoleniu predložiť projekt sadových úprav.

#### **Na elimináciu nepriaznivého vplyvu činnosti na biotu počas realizácie sa navrhujú nasledovné opatrenia:**

1. navrhovateľ pri príprave a realizácii stavby musí dodržiavať ustanovenia zák. č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny,
2. zachovať prirodzené hydrické koridory živočíchov pozdĺž vodných tokov a pri ich križovaní. Toky prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením s prirodzenou úpravou pod mostami vhodnou pre hydrických živočíchov,
3. pri križovaní trasy s brehovými porastmi vodných tokov a kanálov v území a plochami s nelesnou drevinovou vegetáciou vyznačiť v teréne nevyhnutné manipulačné priestory a dôsledne ich počas celej doby výstavby dodržiavať. V miestach týchto biotopov pred samotným začatím zemných prác vykonať terénnu obhliadku za účelom zistenia prípadných výskytov živočíchov, ktorí sa v rámci sezónnych presunov v týchto biotopoch môžu prechodne zdržiavať (najmä rôzne vývojové štádiá obojživelníkov). V prípade zistenia výskytu živočíchov resp. ich vývojových štádií investor zabezpečí ich premiestnenie na najbližšie podobné stanovište vedľa staveniska.
4. pred povolením prác realizovať podrobný dendrologický prieskum na plochách trvalých a dočasných záberov s výpočtom spoločenskej hodnoty drevín.

5. v rámci dendrologického prieskumu vypracovať inventarizáciu drevín určených na výrub za účelom posúdenia ekologickej a estetickej funkcie drevín.
6. harmonogram prípravných stavebných prác upraviť tak, aby skrývka humusového horizontu bola realizovaná prednostne po zbere úrody.
7. po ukončení stavebných prác zabezpečiť začlenenie a rekultiváciu dočasne zabratých plôch a pozemkov narušených výstavbou do okolia vegetačnými a sadovníckymi úpravami nenáročnými drevinami s minimalizovaním šírenia invázných druhov v krajine. Výber druhej skladby drevín pre výsadbu vyriešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie so zohľadnením požiadaviek príslušného orgánu životného prostredia.
8. vplyv na živočíchy bude mať rušenie hlukom sprevádzajúcim stavebné práce. Výstavbu realizovať vo vhodnom období, čím sa predpokladá, že sa zníži riziko priamej likvidácie jedincov živočíchov a ich vývinových štádií v dennej rozmnožovacej sezóne.

#### **Opatrenia z hľadiska ochrany vôd a vypúšťania odpadových vôd**

Do odpadových vôd je potrebné zaradiť zrážkové vody z vozovky navrhovanej cesty, ktoré sú podľa zákona NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách (ďalej len „vodný zákon“) klasifikované ako vody z povrchového odtoku. Tieto vody, môžu byť čiastočne znečistené ropnými produktmi z pohybu automobilov po vozovke a v prípade havárii aj väčším množstvom ropných látok resp. prepravovaných materiálov.

Preložka cesty I/79 neprechádza vodohospodársky chráneným územím, ani územím chránených vodných zdrojov. Z tohoto dôvodu *nebolo navrhnuté odvodnenie pomocou cestnej kanalizácie.*

1. počas prevádzky komunikácie minimalizovať negatívny vplyv na povrchové resp. nepriamo i podzemné vody. Je to najmä obmedzenie posypu solí, umiestnenie zvodidiel, úprava svahov a pod.,
2. prísne dodržanie technologickej disciplíny a navrhovaných stavebných postupov jednak v etape stavebných prác i pri prevádzke objektu, aby nedošlo k ohrozeniu kvality podzemných, povrchových vôd a horninového prostredia.
3. umývanie stavebných mechanizmov a zariadení počas výstavby je možné vykonávať iba na odsúhlasených spevnených a odkanalizovaných plochách,
4. pri výstavbe mostných objektov obmedziť pohyb mechanizmov v koryte toku,
5. po zohľadnení predpokladaných geologických pomerov (výskyt súdržných, slabo priepustných zemín charakteru hlin/ílov a ílovito-piesčitých zemín) odporúčame v miestach zaústenia odpadových dažďových vôd z povrchového odtoku vybudovanie štrkového lôžka, ktoré by zabránilo akumulácii vôd na povrchu a prípadnému rozbahneniu a podmáčaniu okolitého terénu. Vsaky vypúšťaných vôd odporúčame overiť i hydrotechnickým výpočtom pri intenzite náhradného 15-min. dažďa,
6. v rámci odvádzania dažďových vôd a vôd z povrchového splachu realizovať opatrenia na zadržanie daného vodného odtoku v území tak, aby odtok do recipientov nebol zvýšený voči stavu pred realizáciou stavby a aby nebola zhoršená kvalita vody v recipiente,
7. v ďalšom stupni projektovej dokumentácie presnejšie a konkrétnejšie špecifikovať množstvá odpadových vôd vznikajúcich počas stavebných prác a spôsob ich likvidácie,
8. v ďalšom stupni projektovej dokumentácie bližšie technicky špecifikovať spôsob likvidácie odpadových vôd vznikajúcich počas bežnej cestnej premávky na ceste,
9. potrebu monitoringu podzemných/povrchových vôd stanoviť až na základe konkrétnych výsledkov ďalších zistení, tzn. inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu realizovaného pre finálnu trasu preložky a bližšej špecifikácie technického návrhu odvedenia dažďových odpadových vôd v ďalšom období. V prípade preukázania potreby monitoringu budú v *Projekte monitorovacích prác* presnejšie stanovené technické parametre (počet, hĺbka priemer) monitorovacích sond, ako i rozsah ukazovateľov a interval vzorkovania povrchových / podzemných, resp. odpadových vôd,
10. podľa ustanovení vodného zákona je potrebné, pred vydaním povolenia na vypúšťanie odpadových vôd z povrchových odtokov, zabezpečiť pre vybraný variant podrobné zisťovacie

konanie vo vzťahu k únosnej miere ďalšieho zaťaženia vybraného recipienta, uviesť riečne kilometre recipientov pri výpustných objektoch. Dodržať uhol vyústenia potrubia do vodných tokov max. 60° (prúdnicca – os potrubia).

#### **Opatrenia v oblasti odpadového hospodárstva**

1. zabezpečiť nakladanie a likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavebných prácach podľa zistených druhov odpadov v rámci platnej legislatívy, tzn. podľa zákona NR SR o odpadoch č. 223/2001 Z. z. a jej novelizácie a vyhlášky MŽP SR č. 284/ 2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 Z. z. Rovnako sa musí prevádzkovateľ riadiť platným VZN dotknutých obcí a miest.
2. pôvodca odpadov vznikajúcich pri výstavbe a prevádzke zariadení je povinný odpady zhromažďovať a triediť podľa druhov v mieste ich vzniku a zabezpečiť ich zneškodnenie oprávnenou osobou, prípadne zhodnotenie na zariadenia pre tento účel určených (§18 a 19 zákona o odpadoch). V prípade vzniku nebezpečných odpadov nad 100kg za rok, pôvodca odpadov je povinný požiadať najbližší úrad o vydanie súhlasu na nakladanie s nebezpečnými odpadmi.
3. pôvodca odpadov je povinný vypracovať Program odpadového hospodárstva a predložiť ho na schválenie príslušnému orgánu štátnej správy (Obvodný úrad životného prostredia v Trebišove).

#### **Opatrenia v oblasti ochrany pôdy, horninového prostredia, podzemných a povrchových vôd.**

1. k pohybu mechanizmov pri výstavbe používať prednostne plochy trvalých záberov, nezriaďovať manipulačné pásy pre výstavbu cestného telesa, mimo výstavby mostných objektov a križovatiek. Taktiež obmedziť prejazd vozidiel cez zastavané (obytné) územia,
2. zeminy z výkopu, ktoré sú málo vhodné až nevhodné pre použitie do násypov, použiť do vrstevnatého násypu,
3. pre zabránenie vzniku erózií na svahoch násypov a zárezov v rámci stavby spevniť svahy podľa potreby vegetačnými úpravami, v zložitejších prípadoch spevniť svah zhutnením (kamenivo, štrk, drť) a sieťovinou.
4. v priebehu výstavby zhrnúť ornica a podorničnú vrstvu, ktorá bude uložená v dočasných zemníkoch a po ukončení stavebnej činnosti využitá na rekultiváciu zárezov, násypov a terénu blízkeho okolia ovplyvneného stavebnou činnosťou, vytvorenie krycej vrstvy pôdy na svahoch cestného telesa a zvyšok na zlepšenie kvality poľnohospodárskych pôd v okolí výstavby .V súlade s rozhodnutím príslušného dotknutého orgánu môže byť s nimi nakladané aj inak,
5. pre vybraný variant realizovať podrobný pedologický prieskum a na základe jeho záverov vykonať skrvku humusového horizontu v potrebnej hrúbke a navrhnuť projekt spätnej technickej a biologickej rekultivácie plôch dočasných záberov,
6. v prípade potreby trvalých depónií pre nepotrebný (nevhodný) materiál vzniknutý počas stavby v rámci stupňa DÚR upresniť ich lokalitu. Vhodnosť vybraných lokalít potvrdiť prieskumom z geologického a hydrogeologického hľadiska. Vybraté lokality odsúhlasiť obcami dotknutými lokalizáciou budúcej depónie,
7. v prípade znepristupnenia okolitých pozemkov a poľnohospodárskych honov zachovať prístup na ne vybudovaním preložiek poľných ciest. Trasy poľných ciest musia spĺňať technické parametre vzhľadom na poľnohospodárske mechanizmy podľa dohody s dotknutými vlastníckmi príp. správcami pozemkov,
8. v ďalšom prípravnom konaní stavby vyhodnotiť záber poľnohospodárskej pôdy podľa kódu BPEJ vo všetkých katastrálnych územiach a požiadať Krajský pozemkový úrad v Košiciach podľa § 13 – 15 zákona NR SR č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy o vydanie súhlasu s budúcim možným použitím poľnohospodárskej pôdy na stavebné účely,
9. pre vybraný variant realizovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho záverov spresniť spôsob zakladania a izolácie cestného telesa (využitie geotextílií). Výsledky uvedeného prieskumu budú podkladom i pre stanovenie presnejšej kubatúry zemných prác pre vybraný finálny variant (násypy, výkopy). Vzhľadom na skutočnosť, že v území sa vyskytujú i sprašové sedimenty-náchylné na presadavosť, špeciálnymi laboratórnymi skúškami overiť tieto vlastnosti zemín a stanoviť nutnosť prípadnej úpravy

- podložia vozovky (vápnenno-cementová stabilizácia, prehutnenie zemín....atď.), resp. ju vylúčiť. Na základe vykonaného geologického prieskumu budú prijaté stavebno-technické opatrenia,
10. vypracovať environmentálny plán výstavby navrhovanej činnosti, ktorý bude zahŕňať všetky opatrenia na ochranu životného prostredia počas výstavby a počas výstavby zabezpečiť environmentálny dozor,
  11. podrobne zistiť stav a rozmiestnenie meliorácií v území a v rámci stavby realizovať opatrenia opravu poškodených prepojení,
  12. v súlade s § 49 ods. (2) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách, násyp cestného telesa je potrebné umiestniť tak, aby pre správcu vodných tokov bol zachovaný manipulačný pás (MP), resp. pobrežný pozemok min. z jednej strany šírky 5 m od brehovej čiary (pri drobných vodných tokoch); pri ochrannej hrádzi vodného toku 10 m od vzdušnej päty hrádze,
  13. pri návrhoch premostení vodných tokov:
    - dimenzovať premostenia na navrhovaný prietok  $Q_{100}$  s dodržaním voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou podľa STN,
    - krajné mostné opory situovať mimo kynety vodného toku s ich orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mostov prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku resp. poľnohospodárskych mechanizmov,
    - opevniť brehy kynety toku nad a pod mostom,
    - vylúčiť údržbu stavebných mechanizmov v blízkosti vodných tokov. Zabezpečiť, aby nasadené stroje a zariadenia neznečisťovali povrchové a podzemné vody,
    - zachovať prístup mechanizácie správcu vodného toku k pobrežným pozemkom,
  14. po ukončení stavby je potrebné PP plochy rekultivovať a vrátiť na pôvodné využívanie,
  15. zabrániť vjazdu mechanizmov na pôdu, ktorá nie je dostatočne pevná, najmä v jarňoch a jesenných mesiacoch, alebo v prípade väčších zrážok,
  16. počas výstavby zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením,
  17. investor pri realizácii stavby musí rešpektovať zákon č. 384/2009 Z.z. v znení zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon),
  18. projektová dokumentácia stavby musí obsahovať technickú dokumentáciu mostných objektov, preložiek vodných tokov a údaje o prípadnej existencii vodných stavieb nachádzajúcich sa v navrhovanej trase cesty I/79. K vypracovanej technickej dokumentácii zabezpečiť vyjadrenia správcov vodných stavieb, s ktorými dôjde k stretu, súbehu a križovaniu.
  19. rešpektovať zákon NR SR č. 442/2002 Z.z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona NR SR č. 276/2001 Z.z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov,
  20. zakladanie konštrukcií osádzať mimo trás jestvujúcich a povolených vodných stavieb v lokalite,
  21. zohľadniť podmienky § 13 zákona NR SR č. 666/2004 Z.z. o ochrane pred povodňami a zákon č. 7/2010 Z.z. o povodniach, podľa § 3 vyhlášky MŽP SR 384/2005 Z.z. v súlade so zákonom č. 666/2004 Z.z., povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý je potrebné odsúhlasiť Slovenským vodohospodárskym podnikom š.p. OZ Košice,
  22. rešpektovať inundačné územie určené správcou toku. Realizáciou stavieb nenarušiť odtokové pomery v území,
  23. rešpektovať pobrežné pozemky vodných tokov, technické podmienky a požiadavky správcov tokov a zabezpečiť prístup mechanizácie k nim,
  24. pri zaobchádzaní s nebezpečnými látkami dodržať § 39 zákona NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. Zabrániť nežiadúcemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd,
  25. vznikajúce povrchové, dažďové vody nesmú vytekať na okolité komunikačné plochy,
  26. v čase výstavby dbať najmä na elimináciu vzniku havarijných situácií stavebných mechanizmov, najmä na miestach kde bude odkrytý podkladový horninový materiál,
  27. zabezpečiť vyjadrenie správcov vodných stavieb, s ktorými príde k stretu, súbehu a križovaniu,
  28. na základe výsledkov hydrogeologického prieskumu vypracovať projekt izolácie základových konštrukcií, riešiť odvodnenie stavebnej jamy, minimalizovať zraniteľnosť podzemných vôd,

29. zabezpečiť areál počas výstavby ako aj počas následnej prevádzky podľa platných predpisov tak, aby nedochádzalo k znečisteniu horninového prostredia a následnej kontaminácii podzemných vôd, ako i ostatných zložiek životného prostredia,
30. počas výstavby i v období prevádzky areálu realizovať monitoring vplyvov činnosti na zložky životného prostredia. Jeho potreba a rozsah bude bližšie špecifikovaný v ďalšej etape na základe výsledkov doplnkových štúdií,
31. Počas prevádzky pri zimnej údržbe používať šetrné, resp. inertné posypové materiály s ohľadom na ich vplyv na vegetáciu, povrchové a podzemné vody, pôdu a pod.,
32. dodržať § 39 vodného zákona a vyhlášky č. 100/2005 Z.z. pri zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, vypracovať havarijný plán pre nakladanie s látkami škodiacimi vodám, havarijný stav riešiť podľa havarijného plánu podľa jeho charakteru, miesta vzniku a pod.,
33. v prípade havárie (únik ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. prepravovaných látok škodiacich vodám) počas výstavby alebo prevádzky je potrebná okamžitá sanácia, odstránenie kontaminovanej zeminy a horninového substrátu. Čas potrebný na odstránenie kontaminovanej zeminy je závislý od priepustnosti prostredia a túto bude možné určiť až na základe podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu, pričom je potrebné tieto údaje zohľadniť pri vypracovaní havarijného plánu počas výstavby a prevádzky.

#### **Opatrenia z hľadiska ochrany prírody a krajiny**

S definovanými základnými pozitívnymi prvkami ÚSES na nadregionálnej, regionálnej a miestnej úrovni nie sú predpokladané žiadne negatívne strety s plánovanou činnosťou. Súčasná ekologická stabilita dotknutého územia je definovaná ako narušená až veľmi narušená. Výstavba preložky cesty v navrhovaných variantoch tento stav citeľne neovplyvní a to v negatívnom ako ani v pozitívnom smere.

Negatívne vplyvy na ÚSES súvisia najmä s úbytkom plôch NDV a vnesením ďalšieho technického prvku do krajiny.

Pozitívne vplyvy na ÚSES súvisia so zlepšením obytného prostredia v danom území a s predpokladanou premenou časti orných pôd na trvalé trávne porasty na plochách so sťaženým obhospodarovaním. Na časti týchto plôch je možné očakávať vytvorenie mokradných spoločenstiev.

Plánovaná preložka cesty I/79 Trebišov-Hriadky má byť v prípade oboch variantov situovaná v chránenom území vyhlásenom podľa § 26 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a to v **Chránenom vtáčom území Ondavská rovina (SKCHVU037)**, ktoré bolo ustanovené vyhláškou MŽP SR č. 19/2008 Z.z. Iné územia chránené zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody nebudú navrhovanou činnosťou ovplyvnené.

- Vzhľadom na to, že preložka cesty je navrhovaná v území s prevahou ornej pôdy (bez výskytu trvalých trávnych porastov), je vo vzťahu k podmienkam ochrany v CHVÚ, najzávažnejším negatívnym zásahom likvidácia plôch s NDV.
- Negatívne vplyvy na hniezdenie drobných druhov vtáctva hniezdiacich v krovinách je možné eliminovať začatím výstavby (výrub, zemné práce) v mimohniezdnom období.
- navrhovateľ pri príprave a realizácii stavby musí dodržiavať ustanovenia zák. č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny
- Z chránených druhov živočíchov je predpoklad výskytu väčšieho počtu druhov vtákov, obojživelníkov a hmyzu, ktorých základné druhy boli mapované v chránenom vtáčom území Ondavská rovina (SKCHVU037), ktorého súčasťou je aj záujmové územie a sú uvedené v kapitole C.II.2.2. V záujmovom území nebolo v rámci terénnych prieskumov zaznamenané hniezdenie dravých druhov vtákov ako ani hromadné hniezdenie iných druhov vtákov. Je predpoklad hniezdenia väčšieho množstva spevavcov v porastoch drevín v danom území. Výrub drevín z trasy preložky je z uvedeného dôvodu nutné vykonať zásadne v mimohniezdnom období.

#### **Na elimináciu nepriaznivého vplyvu činnosti na obyvateľstvo**

- je potrebné zabezpečiť stavbu pred vniknutím nepovoláných osôb na stavenisko, vypracovať požiarne plán, zabezpečiť protipožiarne vybavenie, vypracovať havarijný plán a vypracovať projekt organizácie výstavby a projekt organizácie dopravy a dodržiavať podmienky uvedené

v ňom, zabezpečiť dodržiavanie predpisov bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzkového poriadku.

- je potrebné zabezpečiť ochrana obyvateľstva voči emisiám, prašnosti a hluku počas výstavby i prevádzky preložky – už popísané vyššie

#### **Iné opatrenia**

1. V prípade nálezu archeologických pamiatok odporúčame dodržanie všetkých ustanovení vyplývajúcich zo zákona č.49/2002 o ochrane pamiatkového fondu. V prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov, bezodkladne (najneskôr na druhý deň) oznámiť nález Krajskému pamiatkovému úradu. Nález ponechať bez zmeny až do ohliadky Krajským pamiatkovým úradom, resp. ním poverenou odborne spôsobilou osobou. Do ohliadky je nálezca povinný vykonať všetky nevyhnutné opatrenia na záchranu nálezu, najmä zabezpečiť ho proti poškodeniu, znehodnoteniu, zničeniu a odcudzeniu,
2. zabezpečiť, aby stavebné práce spojené zo zásahom do existujúcich ciest boli zabezpečené tak, aby sa zachovával požadovaný prejazdny profil,
3. vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby, ktorý určí trasy prevozov materiálov pre staveniskovú dopravu. Plán staveniskovej dopravy prerokovať so všetkými dotknutými obcami. Zabezpečiť bezpečnosť a plynulosť premávky na príľahlých komunikáciách. V etape výstavby vylúčiť premávku stavebných mechanizmov v čase nočného klúdu. Hlučnosť minimalizovať vhodným zoskupením stavebných strojov a mechanizmov. Usmerňovať presun hmôt a mechanizmov na stavenisko len po trasách dohodnutých s obcami.

#### **Kompenzačné opatrenia**

- finančná kompenzácia za likvidáciu časti záhradkárskej oblasti v prípade jej likvidácie,
- usporiadanie majetkovej ujmy za zabraté poľnohospodárske a ostatné pozemky.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1, 2 zákona na základe správy o hodnotení „I/79 Trebišov-Hriadky, preložka cesty“, stanovísk účastníkov procesu posudzovania, záznamov z verejných prerokovaní a odborného posudku. Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, odborníkov a občanov. V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení a v kapitole IV. tohto záverečného stanoviska. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať so zohľadnením odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie.

Celkovo bolo na MŽP SR do dňa 25.10.2010 doručených 14 stanovísk od dotknutých subjektov. Dňa 5.10.2010 a 6.10.2010 sa konali dve verejné prerokovania správy o hodnotení pre dotknuté obce Hriadky, Vojčice, Sečovce, Nový Ruskov a mesto Trebišov. Všetkých 14 stanovísk bolo súhlasných, z toho 11 stanovísk bolo bez pripomienok, pričom niektoré len upozornili na potrebu dodržiavania platnej legislatívy v oblasti svojej pôsobnosti, prípadne svoje stanovisko podmienili dodržaním navrhnutých opatrení predložených správou o hodnotení.

11 súhlasných stanovísk bez pripomienok:

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR – rezortný orgán
- Obvodný úrad životného prostredia v Trebišove,
- Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO Latorica
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trebišov
- Obvodný pozemkový úrad Trebišov
- Obvodný úrad Trebišov, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia
- Obvodný banský úrad v Košiciach

- Obvodný lesný úrad, Michalovce
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Trebišov
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru, Trebišov
- obec Vojčice
- Mesto Trebišov

Ďalšie 3 stanoviská boli súhlasné s pripomienkami:

- Úrad Košického samosprávneho kraja
- Obec Hriadky
- Občianske združenie Trebišov Nahlas

Z dvoch záznamov z verejných prerokovaní vyplynulo, že všetky dotknuté obce s navrhovanou činnosťou súhlasia. Obec Vojčice nemala žiadne pripomienky, obce Sečovce a Nový Ruskov sa písomne nevyjadrili.

Z hľadiska prijateľnosti navrhovanej činnosti pre dotknuté organizácie, obec a verejnosť je možné konštatovať, že nesúhlas s realizáciou uvedeného zámeru „I/79 Hriadky-Trebišov-preložka cesty“ nebol žiadny. Všetky stanoviská súhlasili s navrhovanou činnosťou s pripomienkami, prípadne bez nich.

Bolo identifikované, že navrhovaná činnosť bude mať vplyv na ďalší rozvoj dotknutých obcí.

Rozvoj *Mesta Trebišov* je určený územno-plánovacou dokumentáciou, ktorá je v súčasnosti v štádiu schvaľovania (Koncept riešení Územného plánu mesta - URBAN TRADE, projektová kancelária Ing. Arch. Dušan Hudec). Nadradenou územno-plánovacou dokumentáciou je Územný plán vyššieho územného celku košického samosprávneho kraja. V rámci Konceptu územného plánu mesta Trebišov sa počíta s preložkou cesty I/79 v polohe navrhovaného variantu „D“ fialový. Variant „C“ zelený, ktorý bol pôvodne navrhnutý podľa ÚPN VÚC Košického kraja, zmeny a doplnky 2004, nepriaznivo zasahuje do územia medzi mestom Trebišov a MČ Milhostov. Toto územie slúži ako rezerva na ďalší rozvoj územia mesta.

Vo svojom stanovisku žiadajú rešpektovať variant „D“ - fialový. Tento variant je v súlade aj v ÚPD VÚC KSK a taktiež s návrhom nového ÚPN mesta Trebišov, ktorý je v súčasnosti v štádiu prerokovania.

*Obec Hriadky* v stanovisku k zámeru pre zisťovacie konanie, vyjadrila súhlas s realizáciou stavby podľa variantu „C“. V k.ú. Hriadky je trasa variantu „D“ viac menej totožná s trasou variantu „C“.

Vo svojom stanovisku k predloženej správe o hodnotení bola písomne vznesená pripomienka po verejnom prerokovaní zo dňa 6.10.2010 (stanovisko zo dňa 20.10.2010), v ktorom starosta obce uvádza, že v úseku cesty 0,5-1,0 km, sever obce Hriadky sa nachádza novoplánované sídlisko „Sever“, ktoré je v súlade s územným plánom. Na tejto parcele č.1337 je predaných 50 parciel na výstavbu rodinných domov a dva obytné bloky. Z uvedeného dôvodu starosta obce (p. Milan Roháč) žiada, aby plánovaná preložka cesty (jej trasovanie) zohľadňovala túto skutočnosť a v prípade potreby zóna obytných blokov bola aj hlučivo chránená. Uvedenú skutočnosť je potrebné zosúladiť so zástupcami investora, projektanta a obce v rámci modifikácie trasy „D“ a ďalších doplnkových prác v budúcom období.

*Obec Vojčice* sa k správe o hodnotení vyjadrila súhlasným stanoviskom, bez pripomienok. Obec nemá spracovaný územný plán. Možné rozvojové plochy obce sa nachádzajú na západ a juh od jestvujúceho zastavaného územia. Rozvojové územie na západnej strane je ohraničené železničnou traťou. Trasa preložky vo variante „C“ je vedená cca 200 až 300 m za železničnou traťou a trasa variantu „D“ cca 500 až 600 m.

Rozvojových záujmov mesta Sečovce a obce Nový Ruskov sa trasa preložky, ani v jednom z navrhovaných variantov, priamo nedotýka. Navrhované križovatky v oboch variantoch zabezpečujú dobré dopravné napojenie týchto sídiel na cestu I/79.

Z hľadiska vplyvu navrhovaných variantov na plánovaný rozvoj Mesta Trebišov je pri porovnaní variantov s ÚPN prijateľnejší variant „D“ fialový, ktorý má aj najmenší dopad na celkový rozvoj územia.

K navrhovanej činnosti sa vyjadrilo i **OZ Trebišov Nahlas**.

K trase preložky nemajú námietky. Celú preložku navrhujú rozdeliť na dve etapy, pričom žiadajú hlavne vybudovanie nimi navrhovanej a rozšírenej II. Ucelenej časti. Uvedený návrh zdôvodňujú scelením obchvatu Trebišova a odbremením značne frekventovanej a stavebne poddimenzovanej cesty cez ulicu Kpt. Nálepku a nebezpečnú križovatku s Cukrovarskou ulicou v severnej časti mesta Trebišov. Ich návrh bol akceptovaný a je uvedený v opatreniach.

Predložená správa o hodnotení je vypracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Štruktúrou aj obsahom spĺňa podmienky prílohy č. 11 tohto zákona a rozsahu hodnotenia určeného MŽP SR č.j. 6360/2009-3.4/ml z 28.7.2009.

Preložka cesty I/79 je v navrhovanom variante (variant „C“ - zelený) a jeho modifikácii (variant „D“- fialový) vedená v celom úseku rovinatým územím údolnej nivy rieky Ondava, resp. Trnávky. Preložka je situovaná mimo zastavané územie obce Hriadky, Vojčice, mesta Trebišov a jeho mestskej časti Milhostov. Prechádza v území prevažne využívanom na poľnohospodárske účely. Niekoľkokrát križuje jestvujúce melioračné kanály, potok Trnávka a Drieňovec.

Podľa dopravnej analýzy sa navrhuje cesta kategórie C 11,5/80, čo bude vyhovovať súčasným aj výhľadovým požiadavkám na dopravu v danom území. Všetky jej navrhované parametre vyhovujú STN 73 6101 pre túto kategóriu. Podľa tejto normy boli navrhnuté a posúdené návrhové prvky, šírkové usporiadanie, teleso cesty, križovatky a objekty vybavenie ciest. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je potrebné túto kategóriu cesty overiť. Podľa záverov Dopravno-inžinierskeho prieskumu (Dopravoprojekt, a.s., 03/2009) je možné preložku cesty realizovať aj v kategórii C 9,5/80. Kategória cesty bude určená na základe aktualizácie dopravno-inžinierskeho prieskumu pre DÚR spracovaného na základe výsledkov celoštátneho sčítania dopravy 2010.

Navrhované riešenie si vyžaduje preložky poľných ciest, ciest nižších tried a úpravy mestských komunikácií. Mestské komunikácie sú navrhnuté podľa STN 73 6110. Poľné cesty sú navrhnuté v kategórii P 4/30 s vyháňkami. Úpravy ciest II. a III. triedy sú navrhnuté v kategórii C 7,5/60.

Variant „C“ – zelený je síce v súlade s ÚPN VÚC Košického kraja, avšak Úrad Košického samosprávneho kraja požiadal o posúdenie možnosti napriamania trasy preložky cesty v tomto úseku. Tejto požiadavke zodpovedá trasovanie preložky podľa variantu „D“- fialový, ktorý je zároveň v súlade s Konceptom ÚPN mesta Trebišov. Ostatné obce nemajú spracované územné plány.

Správa o hodnotení je vypracovaná pre nulový variant a dva varianty navrhovanej činnosti, variant „C“ – zelený a jeho modifikácia variant „D“ – fialový. Z hľadiska riešenia úloh komplexného environmentálneho posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti sú v správe o hodnotení posudzované územia priamo zasiahnuté hodnotenými trasami cesty I/79 a širšie posudzované územie.

Správa o hodnotení je spracovaná prehľadne a jasne charakterizuje navrhovanú činnosť a jej vplyvy v obidvoch posudzovaných variantoch. Podrobne informuje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vo všetkých náležitých oblastiach ako prírodné prostredie, krajina, obyvateľstvo, stav kvality životného prostredia. Jednotlivé údaje, ukazovatele a informácie sú zoradené v tabuľkách, alebo okomentované slovne s uvedením zdroja informácií pod tabuľkou alebo v texte. Technické riešenie navrhovanej činnosti zodpovedá počítačom stupňu rozpracovanosti na úrovni technickej štúdie. Spotreba surovín v etape výstavby a prevádzky a údaje o výstupoch a aj predpokladané vplyvy sú určené primerane k etape rozpracovanosti riešenia navrhovanej činnosti. Tieto údaje sú len orientačné a vychádzajú z vyššie uvedených podkladov a literatúry uvedenej v správe o hodnotení. V správe o hodnotení sa nachádzajú situačné ortofotomapy doplnené grafickým zakreslením smerového vedenia jednotlivých variantov a fotografiami z vybraných častí posudzovaného úseku na dokreslenie lepšej predstavy o hodnotenom území.

Kapitola *Charakteristika súčasného stavu životného prostredia* je podrobne rozpracovaná v každej oblasti s odvolávkami na zdroje informácií, z ktorých bolo čerpané. Sú prehľadne zostavené v tabuľkách, doplnené komentárom. Kapitola uvádza všetky základné údaje o chránených územiach ochrany prírody, o osobitne chránených druhoch živočíchoch a rastlín, ktoré sa vyskytujú v hodnotenom území. Dostatočne sú popísané i prvky ÚSES v bližšom i širšom okolí.



Časť správy o hodnotení týkajúca sa ÚSES-u obsahuje drobné nepresnosti v určení výskytu lokálnych biokoridorov (str. 49, kapit. C.II.2.4). V území ovplyvnenom navrhovanou činnosťou sa nenachádzajú biocentrá a biokoridory nadregionálneho a regionálneho významu, ale prechádza ním hydrický biokoridor lokálneho významu – alúvium Trnávky (správne uvedené v kapit. C.II.1.6.3 (významné migračné koridory živočíchov).

V celom dotknutom území platí prvý stupeň ochrany, nezasahujú do neho žiadne chránené územia z národnej siete. Celé predmetné územie, okrem intravilánov obcí sa nachádza vo vyhlásenom Chránenom vtáčom území Ondavská rovina. To bolo navrhované podľa Smernice Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (smernica o vtácoch) Toto územie bolo vyhlásené MŽP SR Vyhláškou č.19/2008 Z.z. za Chránené vtáčie územie a spadá do európskej sústavy NATURA 2000. V predmetnom území preložky cesty však nie sú zistené hniezdne lokality druhov vtákov, ktoré sú hlavným predmetom ochrany CHVÚ. Výstavba preložky cesty nezasiahne do žiadneho biotopu európskeho, či národného významu a taktiež ani do žiadneho významnejšieho územného prvku RÚSES (len vyššie uvedený hydrický biokoridor lokálneho významu - alúvium Trnávky).

Súčasná ekologická stabilita dotknutého územia je definovaná ako narušená až veľmi narušená. Výstavba preložky cesty v navrhovaných variantoch tento stav citelne neovplyvní a to v negatívnom ako ani v pozitívnom smere.

Negatívne vplyvy na ÚSES súvisia najmä s úbytkom plôch NDV a vnesením ďalšieho technického prvku do krajiny.

Pozitívne vplyvy na ÚSES súvisia so zlepšením obytného prostredia v danom území a s predpokladanou premenou častí orných pôd na trvalé trávne porasty na plochách so sťaženým obhospodarovaním. Na časti týchto plôch je možné očakávať vytvorenie mokradných spoločenstiev.

V kapitole Hodnotenie predpokladaných vplyvov činnosti na životné prostredie a odhad ich významnosti boli popísané a vyhodnotené predpokladané vplyvy navrhovaných variantov na jednotlivé zložky životného prostredia, a to počas výstavby aj počas prevádzky navrhovanej činnosti. V závere kapitoly chýbalo porovnanie očakávaných vplyvov s platnými právnymi predpismi. Právne predpisy týkajúce sa jednotlivých zložiek životného prostredia a ich porovnanie s očakávanými vplyvmi sú však uvádzané priebežne v texte pri popisovaní jednotlivých vplyvov na životné prostredie. Je potrebné upozorniť na novelizáciu legislatívy v oblasti hodnotenia kvality podzemných a povrchových vôd a hluku vo vonkajších priestoroch. Konkrétne v správe o hodnotení boli použité staré vyhlášky, resp. NV:

- Vyhláška MZ SR č.151/2004 Z.z. o požiadavkách na pitnú vodu a kontrolu pitnej vody je v súčasnosti už neplatná a nahradená NV č.354/2006 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na vodu určenú na ľudskú spotrebu a kontrolu kvality vody určenej na ľudskú spotrebu (v súčasnosti je platné už aj NV č.496/2010, ktorým sa mení a dopĺňa NV SR č.354/2006 Z.z).

- NV SR č.491/2002 Z.z., ktorým sa ustanovujú kvalitatívne ciele povrchových vôd...prešla viacerými legislatívnymi zmenami, poslednou platnou je NV SR č.269/2010, ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd

- zákon č.364/2004 Z.z. (o vodách) bol novelizovaný zákonom č.384/2009, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č.364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č.372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení a dopĺňa zákon č.569/2007 Z.z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení zákona č. 515/2008 Z.z.

- v oblasti posúdenia hluku pre obyvateľstvo a životné prostredie bola Vyhláška č.549/2007 Z.z. novelizovaná Vyhláškou č.237/2009, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti je uskutočnené len opisne, rozdelením podľa ich významu a dosahu do štyroch významnejších skupín (záber poľnohospodárskej pôdy, imisné zaťaženie, hluková záťaž a tvorba odpadov).

Kapitola „Porovnanie variantov činnosti a návrh optimálneho variantu“ porovnáva stav po výstavbe pre navrhované varianty na základe súboru kritérií v oblasti zdravotných aspektov na dotknuté obyvateľstvo (hluk, emisie) a využitie zeme (súlady s ÚP, vplyv na rekreáciu, priemysel, poľnohospodárstvo, scenéria krajiny, demolácie...), vplyvov na prírodné prostredie (horninové

prostredie a reliéf, vplyv na povrchové a podzemné vody, záber pôd, biota, chránené územia, lokality NATURA 2000, prvky ÚSES), ekonomických aspektov (ocenenie nákladov a prínosov) a technických a dopravných aspektov. Výber optimálneho variantu je výsledkom viacobjektového multikriteriálneho rozhodovania, ktorého postupnosť je v správe o hodnotení popísaná.

Menším nedostatkom je chýbajúci konkrétny návrh opatrení na zmiernenie bariérového efektu pre migrujúce živočíchy v danej oblasti, ktoré sú v správe riešené len vo všeobecnej rovine. Ďalej odporúčam v ďalšej etape i vymedzenie pozemkov na prejazdy pre poľnohospodársku techniku a celkovo prístup k parcelám medzi uvažovanou trasou preložky a železničnou traťou, ktoré sú intenzívne poľnohospodársky využívané.

Tím spracovateľov správy o hodnotení považuje realizáciu stavby v navrhovanom variante za realizovateľnú v sledovanom území a z hľadiska vplyvov na životné prostredie výhodnejšiu ako nulový variant, nakoľko už aj súčasný stav cesty I/79 v sledovanom úseku si vyžaduje z dôvodu nedostatočných parametrov a zlého stavu značnú rekonštrukciu.

Z došlých stanovísk od dotknutých subjektov a z verejných prerokovaní správy o hodnotení vyplynulo, že ani jeden subjekt nebol proti navrhovanej činnosti. Všetky dotknuté subjekty uprednostňujú **variant „D“ - fialový**.

Najzávažnejšie pripomienky boli od dotknutých orgánov a spracovateľa posudku v oblasti existujúcich, resp. pripravovaných územných plánov, ďalej z hľadiska vplyvov na podzemné a povrchové vody a vplyvov na obyvateľstvo z hľadiska hluku. Riešenie problémov v týchto oblastiach bude rozpracované v ďalšom stupni prípravy stavby. Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti bude vykonávaný **monitoring vybraných prvkov životného prostredia počas výstavby a počas prevádzky** (bližšie pozri kap. VI.5). Pri navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú vplyvy presahujúce štátne hranice, prevádzka cesty nebude ovplyvňovať životné prostredie susedných štátov.

Realizácia navrhovanej činnosti je prijateľná z hľadiska vplyvov na životné prostredie len za predpokladu splnenia opatrení na prevenciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a dodržania bezpečnostných opatrení vyplývajúcich z platnej legislatívy. Opatrenia, ktoré boli navrhnuté v správe o hodnotení na základe komplexného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti, budú doplnené po doriešení nejasností a otázok, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania.

Správa o hodnotení je aj napriek drobným nedostatkom dostačujúca pre potreby posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie.

Je možné konštatovať, že v predloženej správe o hodnotení boli uvedené všetky základné údaje o území a identifikované všetky predpokladané vplyvy na zložky životného prostredia, ktoré sa môžu objaviť v súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti. Tie, ktoré sa vzhľadom na prípravnú fázu projektu nedali presne určiť, budú doplnené v priebehu ďalšej etapy projektovej prípravy stavby, alebo sledované v rámci poprojektovej analýzy. Posudzovaná činnosť nebude žiadnou svojou časťou zasahovať na územie susedného štátu. Vplyvy presahujúce štátne hranice sa počas výstavby a prevádzky navrhovanej stavby nepredpokladajú.

Z posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti je zrejmé, že hodnotené územie pre výstavbu navrhovanej komunikácie je z hľadiska záujmov ochrany zložiek životného prostredia stredne citlivé. Navrhovaná činnosť nie je v území novou činnosťou. Po komplexnom posúdení očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti je možné rozhodnúť o realizácii navrhovanej činnosti pri dodržaní navrhnutých opatrení na zmiernenie, elimináciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov na životné prostredie. Realizáciou navrhovanej činnosti sa očakáva odľahčenie dotknutých obcí od nákladnej tranzitnej dopravy, úspora prevádzkových nákladov vozidiel a času užívateľov komunikácie, zníženie nehodovosti a plynulosť dopravy.

Všetky relevantné pripomienky zo stanovísk a záznamov z verejných prerokovaní správy o hodnotení sú zahrnuté v bode VI. 3. tohoto záverečného stanoviska - Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti. Navrhnuté opatrenia sú realizovateľné, niektoré nejasnosti bude potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy doriešiť. Realizácia stavby je z hľadiska vplyvov na životné prostredie prijateľná, v celospoločenskom vnímaní potrebná a všeobecne verejnosťou očakávaná.

#### 4.1 Upozornenie pre povoľujúci orgán

V následných konaniach o povolení činnosti podľa osobitných predpisov začatých po 30. 4. 2010 podľa ust. § 24a), ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 145/2010 Z. z., majú postavenie účastníka konania verejnosť, vrátane fyzických osôb, ktoré podali písomné stanovisko podľa § 23 ods. 4, § 30 ods. 5, § 35 ods. 3 zákona, z ktorých vyplýva ich záujem na rozhodnutí.

#### 5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

S ohľadom na charakter navrhovanej činnosti, jej parametre a prostredie, v ktorom sa nachádza a na základe identifikovaných vplyvov a ich predpokladanej miery pôsobenia vyplynula potreba monitorovania niektorých zložiek životného prostredia. Projekt monitoringu by mal sledovať pôsobenie vybraných vplyvov činnosti na životné prostredie a účinnosť zmierňujúcich opatrení. Monitorovanie by malo byť zamerané na tieto oblasti:

➤ **oblasť vodného hospodárstva**

Prevádzkou preložky „I/79 Hriadky-Trebišov, preložka cesty“ budú v rámci odpadových vôd vznikajú len odpadové vody dažďové, ktoré označujeme ako vody z povrchového odtoku. Ich vplyv na kvalitu podzemných a povrchových vôd nie je v súčasnosti pri danom stupni technickej špecifikácie spôsobu vypúšťania odpadových vôd a len orientačných znalostí o horninovom podloží možné.

Potrebu sledovania týchto zložiek (podzemné, povrchové vody a odpadové vody) budú stanovené až na základe konkrétnych výsledkov ďalších zistení, tzn. inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu realizovaného pre finálnu trasu preložky a bližšej špecifikácie technického návrhu odvedenia dažďových odpadových vôd v ďalšom období. V prípade preukázania potreby monitoringu budú v Projekte monitorovacích prác presnejšie stanovené jednak technické parametre (počet, hĺbka priemer) monitorovacích sond (pre podzemné vody, v prípade povrchových a odpadových vôd miesta a počet vzorkovaných profilov...), ako i rozsah ukazovateľov a interval vzorkovania podzemných/podzemných, resp. odpadových vôd.

➤ **hluková záťaž obyvateľstva v okolí navrhovanej preložky**

Monitoring odporúčame rozšíriť o parameter hluk, a to v etape výstavby i prevádzky navrhovanej činnosti.

Pre vybraný finálny variant je potrebné aktualizovať Hlukovú štúdiu na základe výsledkov sčítania dopravy z roku 2010. Je potrebné zohľadniť i požiadavku starostu obce Hriadky, ktorý upozorňuje na overenie a prípadné zabezpečenie hlukovej ochrany parcely č.1337, na ktorej sa uvažuje s výstavbou 50 rodinných domov a dvoch obytných blokov a aktuálne územnoplánovacie dokumenty (všetkých dotknutých obcí a miest) vo vzťahu ku konečnej variante trasy. Oblasť prieskumu a meracích bodov z uvedeného dôvodu odporúčame rozšíriť o uvedenú oblasť uvažovanej zástavby obce Hriadky, resp. i iné oblasti, ktoré budú navrhovanou preložkou dotknuté.

Nutnosť realizácie protihlukovej ochrany bude stanovená pre existujúce obytné objekty, resp. objekty vo výstavbe. V prípade, že obytné objekty budú vybudované až po výstavbe preložky cesty I/79 Hriadky - Trebišov, ich expozícia hlukom bude spresnená neskôr v dodatkovej hlukovej štúdii a konkrétnymi meraniami.

➤ **emisná záťaž obyvateľstva v okolí navrhovanej preložky**

V prípade, že trasa preložky sa v rámci modifikácie variantu „D“ priblíži k obytným sídlam, realizovať i monitoring imisii počas výstavby i prevádzky hodnotenej činnosti, na základe vyjadrení príslušných dotknutých orgánov štátnej správy.

Okrem uvedených oblastí monitoringu je potrebné v ďalšej etape zabezpečiť realizáciu doplnkových prieskumných prác, konkrétne :

- Pre vybraný variant realizovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a na základe jeho záverov spresniť spôsob zakladania, izolácie cestného telesa, prípadne nutnosť odvodnenia stavebnej jamy počas zakladania.... Výsledky uvedeného prieskumu budú podkladom i pre stanovenie presnejšej kubatúry zemných prác pre vybraný finálny variant (násypy, výkopy). Vzhľadom na skutočnosť, že v území sa vyskytujú i sprašové sedimenty náchylné na presadavosť, špeciálnymi laboratórnymi skúškami overiť tieto vlastnosti zemín a

- stanoviť nutnosť prípadnej úpravy podlažia vozovky (vápenno-cementová stabilizácia, prehutnenie zemín....atď.), resp. ju vylúčiť – bližšie pozri kap. IV.3 (návrh technických opatrení)
- Pre vybraný variant realizovať podrobný pedologický prieskum a na základe jeho záverov vykonať skrývku humusového horizontu v potrebnej hrúbke a navrhnuť projekt spätnej technickej a biologickej rekultivácie plôch dočasných záberov.
  - Rozsah výrubu drevín bude stanovený presným vytýčením a ohraničením staveniska. Po ohraničení staveniska je potrebné uskutočniť dendrologický prieskum, v ktorom budú dreviny presne zamerané, ohodnotené a bude stanovená ich spoločenská hodnota podľa Zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Na základe ustanovení § 39 ods. 3. zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činností a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

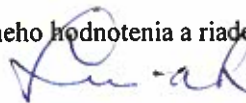
Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

## VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

### 1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, odbor environmentálneho posudzovania  
Ing. Milan Luciak



v spolupráci s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Trebišove

### 2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

RNDr. Gabriel Nižňanský  
riaditeľ  
odboru environmentálneho posudzovania  
Ministerstvo životného prostredia SR



MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR  
nám. Ľudovíta Štúra 1  
80005 BRATISLAVA  
-14-

### 3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska Bratislava 30. 5. 2011