

Rozhodujúcim nárokom stavby počas výstavby je záber pôdy, pričom realizácia zmeny navrhovanej činnosti si vyžiada trvalý a dočasný záber poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu. Na výstavbu budú potrebné najmä kamenivo a štrkopiesky, prípadne iné materiály do násypov a pre betónové konštrukcie, asfalt pre konštrukciu vozoviek, oceľ pre zvodidlá a výstuž, cement do betónu. Najväčší objem surovín predstavujú materiály do násypov potrebné pre budovanie násypov cestných komunikácií. Zdrojom zemín a kameniva potrebných pre stavebné objekty budú okolité prevádzky kameňolomov v regióne. Zeminy vyťažené z výkopov sú tiež podmienene vhodné na využitie do násypov cestného telesa po predchádzajúcej úprave. Dodávka ďalších stavebných výrobkov bude zabezpečená zo zdrojov v regióne. Počas prevádzky rýchlostnej cesty budú potrebné suroviny na údržbu vozovky (asfalt, materiál na zimnú údržbu a pod.). Nároky na vodu budú počas výstavby spočívať najmä v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologicкую vodu na výrobu betónu, úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch stavebných dvorov, kropenie prístupových ciest a staveniska a na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti. Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologicкая voda bude odoberaná z recipientov v trase rýchlostnej cesty na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy. Počas prevádzky budú nároky na vodu viazané na údržbu povrchu vozovky rýchlostnej cesty a prípadné zavlažovanie v rámci vegetačných úprav na svahoch rýchlostnej cesty. V priebehu výstavby vzniknú nároky na elektrickú energiu, ktorej potreba bude súvisieť najmä s výrobou stavebných zmesí a prevádzkou stavebných dvorov. Počas prevádzky vzniknú nároky na elektrickú energiu v súvislosti s napojením verejného osvetlenia a informačného systému rýchlostnej cesty. Počas výstavby technického diela v predmetnom území budú využívané najmä existujúce komunikácie. Etapa výstavby bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia s mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy, so vznikom odpadových vôd a rôznych druhov odpadov. Hluk a vibrácie budú vznikať počas výstavby a aj počas prevádzky rýchlostnej cesty, pričom bude potrebné na ich zmiernenie zvoliť vhodné technické opatrenia. Výstavba rýchlostnej cesty bude zdrojom pracovných príležitostí hlavne pre obyvateľov z blízkeho okolia. Počas prevádzky budú zdrojom pracovných príležitostí činnosti zabezpečujúce údržbu a bezpečnosť prevádzky rýchlostnej cesty R4.

Územná ochrana

Zmena navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 Rakovčik - Radoma“ je situovaná v území, kde v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajine platí prvý stupeň územnej ochrany, mimo chránených území národnej siete a európskej sústavy Natura 2000. Najbližšími chránenými územiami sú Chránený areál Radomská slatina a územie európskeho významu Horný tok Ondavy (SKUEV0939) vo vzdialenosti približne 600 m od navrhovanej zmeny, navrhovaná Prírodná rezervácia Beňadikovská jelšina a chránené stromy Lípy malolisté v Radome. V riešenom území úseku trasy a v jeho bezprostrednom okolí sú evidované prvky ÚSES RBk Radomka a RBk Hradisko. V dotknutom území sa nachádzajú tiež biotopy národného a európskeho významu Ls5.1 (9130) Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy, Ls1.3 (*91E0) Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy, Lk1 (6510) Nížinné a podhorské kosné lúky a Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí.

V rámci vykonaného zisťovacieho konania boli identifikované nasledovné vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia:

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby

Výstavba zmeny navrhovanej činnosti bude spojená s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Počas prevádzky

Nepriaznivými vplyvmi počas prevádzky rýchlostnej cesty budú najmä znečistenie ovzdušia, hluková záťaž, vizuálna a fyzická bariéra, či riziko dopravných nehôd. Pre zmenu navrhovanej činnosti bola vypracovaná Exhalačná štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018), ktorá bola vypracovaná na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad rokov po uvedení stavby do prevádzky. Na základe tejto štúdie sa počas výstavby predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Na základe uvedeného bude potrebné prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť na staveniskovú dopravu, udržiavať v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší. Na základe imisných máp je možné konštatovať, že (cit.): „obyvatelia v okolí trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy“ (Exhalačná štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018).

Na vyhodnotenie hlukovej štúdie bola pre zmenu navrhovanej činnosti vypracovaná hluková štúdia „Hluková štúdia, I. úsek“ (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018). Na základe vykonaných výpočtov a analýz sa v hlukovej štúdii konštatuje, že (cit.): „na navrhovanom úseku rýchlostnej cesty bude dochádzať k prekročovaniu hygienických limitov, a preto bude potrebné prijať stavebno-technické opatrenia na zníženie úrovni hladín hluku“. V rámci zmeny navrhovanej činnosti je navrhovaných 3453 m protihlukových opatrení, avšak aj napriek navrhovaným protihlukovým stenám bude pre niektoré rodinné domy v blízkosti navrhovanej rýchlostnej cesty stále predpokladané prekročovanie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre pozemnú dopravu. Pre tieto objekty je potrebné riešiť protihlukové opatrenia návrhom sekundárnych opatrení na ich fasádach (vzduchová nepriezvučnosť obvodových plášťov budov, vzduchová nepriezvučnosť okien).

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Trasa zmeny navrhovanej činnosti prechádza územím s málo únosnou zeminou, so svahmi flyšovej vrchoviny s priesakmi podzemnej vody, územiami s potenciálnymi zosuvmi a iným geologicky náročným územím. Najvýraznejší vplyv na horninové prostredie bude v etape výstavby a bude lokalizovaný predovšetkým na bezprostredné okolie stavby. Vplyv na stabilitu horninového prostredia bude riešený súborom stavebných opatrení, ktoré zabezpečia stabilitu a bezpečnosť predmetnej stavby. Pre zabezpečenie stability horninového prostredia sú navrhnuté zárubné a oporné múry. Objekty zárubných múrov riešia zabezpečenie stability zárezov rýchlostnej cesty a oporné múry sú navrhnuté formou oporných vystužených múrov z betónových pohľadových prefabrikátov s horizontálnou geosyntetickou výstužou. Pri výstavbe je potrebné budovať zároveň oporný vystužený múr a násypové teleso, aby nedochádzalo k vytváraniu pracovnej škáry medzi vystuženou a nevystuženou časťou zemného telesa.

Vplyvy na klimatické pomery

Pre zmenu navrhovanej činnosti bolo vypracované „*Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy*“ (Vodné zdroje Slovakia, 2018). Najväčšia zraniteľnosť zmeny navrhovanej činnosti bola identifikovaná na úrovni dopravno prevádzkových funkcií rýchlostnej cesty, ktoré môžu byť vplyvom nepriaznivých poveternostných podmienok, spôsobených tiež zmenou klímy, obmedzené. Ide o prejavy ako snehové javy, silné dažde, povodne a búrkové javy, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvňovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a v dôsledku ktorých môže dôjsť aj k uzatvoreniu rýchlostnej cesty. Nízku zraniteľnosť projektu možno očakávať pri prejavoch ako poškodenie vozovky rýchlostnej cesty vplyvom vysokých teplôt a priameho slnečného žiarenia, resp. vplyvom požiaru suchej vegetácie v okolí rýchlostnej cesty, ktoré si bude vyžadovať len krátkodobé prevádzkové obmedzenia, resp. obmedzenia počas výkonu bežnej údržby.

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti dôjde k znečisteniu ovzdušia, ktoré bude spôsobené najmä zvýšenou prašnosťou a vyšším obsahom výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami). Na základe uvedeného bude potrebné vypracovať plán organizácie výstavby a plán organizácie dopravy, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou. Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21: 00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhlíkovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Pre zmenu navrhovanej činnosti bola vypracovaná *Exhalačná štúdia* (DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018), ktorá bola vypracovaná na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad rokov po uvedení stavby do prevádzky. Na základe tejto štúdie sa počas výstavby predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Na základe uvedeného bude potrebné prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť na staveniskovú dopravu, udržiavať v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší. Na základe imisných máp je možné konštatovať, že (*cit.*): „*obyvatelia v okolí trasy rýchlostnej cesty nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy*“ (Exhalačná štúdia, DOPRAVOPROJEKT a.s. 2018).

Vplyvy na vodné pomery

Počas výstavby

V etape výstavby zmeny navrhovanej činnosti bude potrebné realizovať opatrenia, ktoré zabránia kontaminácií vôd. Jedná sa hlavne o opatrenia v lokalitách zariadení stavenísk, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany podzemných vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do podzemných vôd. Podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 261/2010 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania, bude zhotoviteľ stavby na vodnom toku alebo v inundačnom území vodného toku povinný vypracovať na obdobie uskutočnenia stavby povodňový plán zabezpečovacích prác.

Na zvládnutie potenciálnych havarijných únikov škodlivých látok počas výstavby bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. V rámci personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť periodické poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných a povrchových vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie, vrátane náviku zvládania havárie. Mimoriadne dôležitá v tomto smere bude kontrola a poučenie vodičov dodávateľských organizácií.

Podľa záverečnej správy (INGEO, 2018) všetky domové studne sú vzdialené od osi navrhovanej cesty viac ako 300-350 m (požiadavka bola pasportizácia do 200 m od osi cesty). Odsunutie trasy rýchlostnej cesty od domových studní a alúvia potoka sa priaznivo prejaví na vplyv na povrchové a podzemné vody. Vplyvy výstavby na hydromorfologické charakteristiky vodných útvarov, narušenie jeho spojitosti, zmenu okolitých biotopov a ekologického stavu sa nepredpokladajú. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

Počas prevádzky

Kanalizácia rýchlostnej cesty je navrhnutá ako dažďová gravitačná, pričom dažďové vody zo spevneného povrchu rýchlostnej cesty R4 budú zachytávané sústavou vpustov situovaných v rigoloch na kraji vozovky a cez kanalizačné potrubie budú odvedené do odlučovačov ropných látok - ORL, v ktorých bude zabezpečené ich prečistenie. Odlučovače budú plnoprietokové s automatickým uzáverom na odtoku s funkciou ochrany proti úniku ropných látok a s účinnosťou garantujúcou zostatkové hodnoty v ukazovateli NEL max. 0,2mg/l.

Vplyvy na pôdu

V etape výstavby rýchlostnej cesty budú priamy negatívny vplyvy predstavovať hlavne trvalé zábery pôd. Vplyvom trvalého záberu dôjde k úplnému odstráneniu povrchového humusového horizontu, čím sa naruší celkový pedogenetický proces. Dočasné zábery pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy rýchlostnej cesty, pre výstavbu mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek, preložiek a úpravy stavebných objektov, pre stavebné dvory a skládky ornice. Humusová vrstva pôdy, ktorá bude odobratá z plôch dočasného a trvalého záberu bude uložená na zemník a po ukončení výstavby bude použitá na spätnú rekultiváciu dočasne zabratých plôch. Na kvalitu pôd budú zároveň negatívne pôsobiť aj stavebné práce, pričom negatívne vplyvy budú vznikať najmä pri používaní ťažkých stavebných mechanizmov, pri častých prejazdoch motorových vozidiel, odstraňovaní vegetácie, narušovaní stability pôdneho profilu pri odkopoch zeminy, spevňovaní povrchu rýchlostnej cesty, prekryvoch inou zeminou alebo štrkom a pod. Okrem toho treba počítať

s ohrozovaním chemických vlastností a hygienického stavu pôd v dôsledku akumulácie cudzorodých toxických látok, pohonných hmôt a minerálnych olejov, produkcie odpadov, a i.

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti bude negatívny vplyv na pôdy predstavovať hlavne distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd bezprostredne v okolí rýchlostnej cesty. Najviac ovplyvnená bude plocha v tesnej blízkosti vozovky – násypy, okraje ciest. Negatívnym javom je taktiež zasoľovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. Do istej miery budú pôdy vystavené taktiež dlhodobému procesu acidifikácie vplyvom kyslých výfukových splodín, ktoré môžu sekundárne vyvolať mobilizáciu rizikových prvkov (Ni) a ich transport v systéme pôda – voda – biota. Všeobecne teda ide o dlhodobé kumulatívne vplyvy cestnej premávky na kvalitu okolitých pôd.

K negatívnym vplyvom možno zaradiť aj únik ropných látok alebo iných chemických látok, ku ktorému môže dôjsť v dôsledku havárii. Následky znečistenia bude možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou plochy.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno rozdeliť na primárne pôsobiace (počas výstavby), sekundárne pôsobiace (počas výstavby aj prevádzky) a terciárne pôsobiace (počas prevádzky). Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti dôjde najmä k zániku časti biotopov, výrubu drevín a zvýši sa riziko usmrtenia živočíchov pri zvolení nevhodnej doby výstavby. V etape výstavby, ale aj prevádzky zmeny navrhovanej činnosti môže dochádzať k fragmentácii biotopov, narušeniu migrácie, rušeniu živočíchov až k ich dočasnému vystaňovaniu z dotknutého územia, ktoré bude spôsobené najmä zvýšeným hlukom, vibráciami, pohybom stavebnej techniky, výfukovými plynmi a pod. Počas prevádzky cestnej komunikácie môže dôjsť k preniknutiu nových, často invázných druhov do okolia, rozvoju sídiel, znečisteniu posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. Za najvýznamnejšie vplyvy počas výstavby, ale aj prevádzky zmeny navrhovanej činnosti možno považovať fragmentáciu biotopov, usmrcovanie živočíchov, vplyv na migráciu a stresové faktory, ktoré však budú pretrvávajúť aj po zrealizovaní navrhovanej rýchlostnej cesty.

Zmena navrhovanej činnosti sa vyhýba vodnému toku Radomka, ktorý plní funkciu regionálneho biokoridoru. Pôvodné brehové porasty, ako aj ichtiofauna vodného toku, budú vo veľkej miere nedotknuté a funkcia biokoridoru v území bude minimálne narušená. V zmysle stanoviska ŠOP SR k predloženej dokumentácii pre územné rozhodnutie (list RCOP PO/775-001/2018 zo dňa 06.11.2018), je potrebné prehodnotiť prístupovú cestu v km 2,2-2,6, pretože zasahuje do navrhovaného chráneného územia PR Beňadikovská jelšina. V súvislosti so zásahmi do vodných tokov je potrebné:

- zabezpečiť dôslednú organizáciu stavebných prác a kvalitný stav stavebných strojov,
- zabrániť úniku betónových zmesí a iných cudzorodých látok s negatívnym vplyvom na vodné organizmy,
- minimalizovať zásahy do vodných tokov a brehových porastov a používať len prírodné materiály,
- vylúčiť práce vo vodnom toku v čase neresu rýb a vývoja ikier.

Výruby drevín

Pre zmenu navrhovanej činnosti bola vypracovaná „Inventarizácie a spoločenského ohodnotenie drevín“ (DOPRAVOPROJEKT a.s., 08/2018). Navrhovaná zmena si vyžiada výrubu krovitej a stromovej zelene rastúcej v záujmovom území stavby. Z výsledkov inventarizácie drevín vyplýva, že v trase navrhovanej výstavby rýchlostnej cesty R4 v úseku Rakovčík - Radoma bolo inventarizovaných spolu 17 998 ks stromov a 5 928 m² krovitého porastu. Z tohto množstva až 14 079 ks (78,23 %) tvoria výmladky, resp. nálety materských drevín a stromy s obvodom kmeňa do 40 cm. Súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny s výrubom drevín sa vyžaduje na 3 559 ks stromov s obvodom kmeňa nad 40 cm a na 5 550 m² krovitých porastov. Pre navrhovanú zmenu bola vypracovaná aktualizácia inventarizácie biotopov v auguste 2018. Rozsah zásahov do biotopov európskeho a národného významu v záujmovom území stavby (Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov, Mgr. Barlog, 2018). Celková spoločenská hodnota biotopov európskeho a národného významu predstavuje sumu 12 958 082,06 Eur.

Na základe vyššie uvedeného bude v etape výstavby potrebné obmedziť výrubu drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením, výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období, po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy na svahoch výlučne z domácich druhov drevín a zároveň aj aktualizovať inventarizáciu drevín a biotopov, vrátane výpočtu spoločenskej hodnoty, nakoľko od 1. júna 2021 je v platnosti vyhláška MŽP SR č. 170/2021 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Vplyvy výrubov drevín budú zmiernené aj realizáciou výsadby stromovej a kríkovej zelene. Vegetačné úpravy bude potrebné realizovať po ukončení stavebných prác, pričom skorou výstavbou sa zamedzí nástup invázných druhov bylín a drevín.

Vplyvy na krajinu- štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Predmetné územie je už v súčasnosti pozmenené predovšetkým poľnohospodárskou a inou antropogénnou činnosťou. Smerové vedenie trasy je zastabilizované a vplyv navrhovaných zmien v technickom riešení rýchlostnej cesty R4 na krajinnú scenériu, resp. štruktúru krajiny môžeme hodnotiť ako porovnateľné s pôvodne posudzovaným riešením.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Zmena navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 Rakovčík - Radoma“ je situovaná v území, kde v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajine platí prvý stupeň územnej ochrany, mimo chránených území národnej siete a európskej sústavy Natura 2000. Najbližšími chránenými územiami sú Chránený areál Radomská slatina a územie európskeho významu Horný tok Ondavy (SKUEV0939) vo vzdialenosti približne 600 m od navrhovanej zmeny, navrhovaná Prírodná rezervácia Beňadikovská jelšina a chránené stromy Lipy malolisté v Radome. V riešenom území úseku trasy a v jeho bezprostrednom okolí sú evidované prvky ÚSES RBk Radomka a RBk Hradisko. V dotknutom území sa nachádzajú tiež biotopy národného a európskeho významu Ls5.1 (9130) Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy, Ls1.3 (*91E0) Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy, Lk1 (6510) Nížinné a podhorské kosné lúky a Lk6 Podmäčtané lúky horských a podhorských oblastí.

V pôvodnom návrhu technického riešenia rýchlostnej cesty R4 dochádzalo k priamemu zásahu pripravovanej PR (prírodná rezervácia) Beňadikovská jelšina. Zmena navrhovanej činnosti sa však odkláňa od predmetného územia východným smerom a nedochádza k priamemu kontaktu a k zásahu do brehových porastov.

Vplyvy na chránené vtáčie územia a územia európskeho významu

Zmena navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadneho chráneného vtáčieho územia, resp. Územia európskeho významu tvoriace sústavu chránených území Natura 2000. Podľa primeraného posúdenia vplyvu zámeru Rýchlostná cesta R4 Svidník - Kapušany na sústavu Natura 2000 (Ridzoň, 2016), nebol v úseku rýchlostnej cesty R4 Rakovčik – Radoma identifikovaný vplyv na predmet ochrany a celistvosť území sústavy Natura 2000.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Vplyv na hydrické biokoridory

Zmena navrhovanej činnosti nezasahuje do regionálnych biokoridorov Ondava a Radomka. Regionálne biokoridory budú sekundárne ovplyvnené zásahmi do ich prítokov (potok Hradisko, melioračné kanály a bezmenné potoky), avšak funkčnosť týchto biokoridorov nebude významne narušená. Zmena navrhovanej činnosti bude mať však vplyv na lokálne biokoridory, avšak tento vplyv bude len v období výstavby. Období prevádzky sa vplyv na funkčnosť lokálnych biokoridorov, vzhľadom na technické parametre mostných objektov nepredpokladá.

Vplyv na terestrické biokoridory biokoridory

Rýchlostná cesta zasahuje vo väčšom rozsahu do okrajovej časti lokálneho biocentra Kochman. Zásah si vyžiada väčší záber lesného fondu. Vplyv na migráciu zveri medzi lokálnym biocentrom Kochman a lesnými celkami Kopanina a Laz, ktoré sú situované na opačnej strane údolia bude umožnený sústavou 7-mich mostov (202,203,204,205,206,207,208) o celkovej dĺžke 1,377 km na cca 4 km dlhom úseku, čo predstavuje asi 1/3 trasy rýchlostnej cesty. Negatívny vplyv na migráciu vzhľadom na dĺžku premostenia sa nepredpokladá.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k čiastočnému rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby v hodnotenom území a jeho okolí. Vplyv bude trvalý. Realizáciou rýchlostnej cesty dôjde k rozvoju a rekonštrukcii priemyslu v dotknutom území a jeho okolí, čo bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít v nadregionálnom meradle.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať nepriaznivý vplyv na kultúrne hodnoty a historické pamiatky územia.

Vplyvy na archeologické náleziská

V blízkosti trasy rýchlostnej cesty R4 je evidované pri obci Soboš po pravej strane kopca Mlynská archeologické nálezisko z doby bronzovej. Na základe súčasného poznania možno konštatovať, že uvedené plochy nevyžadujú najvyšší stupeň ochrany. Na základe vyjadrenia Krajského pamiatkového úradu Prešov je na lokalitách možná stavebná činnosť, avšak za podmienky vykonania pamiatkovo – archeologického výskumu. Zemné práce musia byť vykonávané s osobitným zreteľom na ochranu archeologických nálezov. Stavebník bude informovať Archeologický ústav SAV o začatí prác v tomto území a požiada o priebežný archeologický výskum.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Vplyvy zmeny na paleontologické náleziská a významné geologické lokality sa nepredpokladajú.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)

Výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ani miestne tradície.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Z rozvojových zámerov sú relevantné rozširujúce sa lokality IBV, pri ktorých je problematická etapa výstavby, takisto sprevádzaná zvýšenou prašnosťou. Kumulatívny vplyv sa prejaví aj v hlukovej záťaži, a to z dôvodov prevádzky rýchlostnej cesty R4 a siete ciest I. až III. triedy. Výstavba nových líniových stavieb, a ich účinok v kombinácii s existujúcou sieťou dopravných stavieb, ako aj rozširujúca sa bytová a priemyselná výstavba, významne ovplyvnia možnosti migrácie, hlavne pre terestrické druhy živočíchov v smere východ – západ. K zmierneniu tohto negatívneho účinku prispievajú vybudované mostné objekty na rýchlostnej ceste R4 Rakovčik - Radoma (7 mostných objektov v celkovej dĺžke 1 377 km), ako aj znížená dopravná záťaž na ceste I/18 z dôvodu presmerovania dopravy na rýchlostnú cestu. Pozitívom bude eliminácia negatívnych vplyvov tranzitnej dopravy v intravilánoch dotknutých obcí a miest prevádzkou rýchlostnej cesty R4. Plynulosť dopravy na rýchlostnej ceste významne prispieje k zníženiu hlukovej záťaže a k produkcii emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v intraviláne dotknutých obcí. Výstavba protihlukových stien v blízkosti sídel zníži hlukovú záťaž z prevádzky na rýchlostnej ceste, ako aj šírenie exhalátov v území. Priaznivý kumulatívny účinok sa prejaví aj vo vzťahu k povrchovým a podzemným vodám, kde výstavba kanalizácie s odlučovacími ropných látok v porovnaní so súčasným stavom prispieje k zvýšeniu kvality vôd v dotknutom území. Zdrojom emisií, ktoré pôsobia kumulatívne s emisiami dopravy sú aj lokálne domové kúreniská. Plynulosť dopravy na rýchlostnej ceste významne prispieje k zníženiu hlukovej záťaže a k produkcii emisií, a tým k zlepšeniu stavu životného prostredia a bezpečnosti chodcov a cyklistov v intraviláne dotknutých sídel. Navrhované zmeny navrhovanej činnosti nebudú mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov.

Z hodnotenia vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v hodnotenom území a teda vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nebránia realizácii iných projektov zadaných v územnom pláne dotknutých sídel. Významné synergické a kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, na chránené územia, pamiatky, krajinu, pamiatky kultúrneho dedičstva a materiálové zdroje v spojení s inou činnosťou, sa nepredpokladajú.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať významný negatívny vplyv ani na dotknuté útvary povrchových a podzemných vôd. Zmena navrhovanej činnosti nebude mať počas výstavby a po jej ukončení, ani počas prevádzky významný vplyv na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvarov povrchovej vody, ani na ostatné prvky kvality vstupujúce do hodnotenia ich ekologického stavu/potenciálu a nebude brániť dosiahnutiu environmentálnych cieľov v týchto vodných útvaroch. Vplyv realizácie navrhovanej činnosti na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody sa taktiež nepredpokladá. Zmeny navrhovanej činnosti nebudú mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov.

MŽP SR pri posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov vychádzalo z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použilo aj kritériá pre zisťovacie konanie, uvedené v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov, ktorá je transpozíciou prílohy č. III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ

o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

MŽP SR posúdilo zmenu navrhovanej činnosti uvedenú v oznámení o zmene navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

MŽP SR dôkladne preštudovalo všetky v zákonom stanovenom termíne doručené stanoviská k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a podrobne sa zaoberalo vyhodnotením, pričom vychádzalo najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty obsahu oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, s bráním na vedomie stupeň jej prípravy.

Orgány štátnej správy a samosprávy vo vyjadreniach a stanoviskách, ktoré boli doručené na MŽP SR, súhlasili so zmenou navrhovanej činnosti a netrvali na pokračovaní posudzovania podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Ich požiadavky MŽP SR zahrnujú do podmienok tohto rozhodnutia. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu, predpokladaného rozsahu a intenzity hodnotiť ako prijateľné a za predpokladu dodržania podmienok uvedených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia sa nepredpokladá vznik výrazne nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

MŽP SR na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk orgánov štátnej správy a samosprávy konštatuje, že pri dodržaní všeobecne platných záväzných predpisov, vhodných technických a bezpečnostných opatrení nebude zmena navrhovanej činnosti predstavovať taký zásah do životného prostredia, ktorý by v značnej miere mohol ohroziť životné prostredie a zdravie obyvateľov a preto rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie: Podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní vplyvov dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať do 15 dní od jeho doručenia rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku na MŽP SR.

V prípade verejnosti sa podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia podľa § 29 ods. 15 zákona o posudzovaní vplyvov.

Toto rozhodnutie je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné správnym súdom podľa ustanovení zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Ing. Katarína Jankovičová
generálna riaditeľka sekcie

Doručuje sa (elektronicky):

1. Obec Mestisko, Mestisko 6, 090 41 Mestisko
2. Obec Rakovčik, Rakovčik 47, 089 01 Svidník
3. Obec Beňadikovce, Beňadikovce 47, 090 42 Beňadikovce
4. Obec Šarišský Štiavnik, Šarišský Štiavnik 65, 090 42 Šarišský Štiavnik
5. Obec Radoma, Radoma 45, 090 42 Radoma
6. Obec Okružle, Okružle, č.131, 090 42 Okružle
7. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
8. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, 851 02 Bratislava

Na vedomie (elektronicky):

9. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
10. Okresný úrad Svidník, odbor starostlivosti o životné prostredie (všetky zložky), Sovietskych hrdinov 102, 089 01 Svidník
11. Okresný úrad Svidník, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Sovietskych hrdinov 102, 089 01 Svidník
12. Okresný úrad Svidník, pozemkový a lesný odbor, Sovietskych hrdinov 102, 089 01, Svidník
13. Okresný úrad Svidník, odbor krízového riadenia, Sovietskych hrdinov 102, 089 01, Svidník
14. Obvodný banský úrad Košice, Timonova 762, 040 01 Košice
15. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Prešove, Požiarnická 1, 080 01 Prešov
16. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
17. Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov
18. Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 5043/2, 080 01 Prešov
19. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
20. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
21. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny TU
22. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej geologickej správy TU