

# RÝCHLOSTNÁ CESTA R4 ŠTÁTNA HRANICA SR/PR - HUNKOVCE

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo 800/2016-1.7/ml )

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov  
**platného do 31. 12. 2014.**

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

#### 1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

#### 2. Identifikačné číslo

35 919001

#### 3. Sídlo

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

### II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

#### 1. Názov

Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce.

#### 2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je nájsť vhodný dopravný koridor pre realizáciu rýchlostnej cesty R4 na úseku štátna hranica SR/PR - Hunkovce s plynulou a bezpečnou prevádzkou. V území severovýchodného Slovenska má rýchlostná cesta R4 plniť funkciu hlavnej dopravnej tepny, zrýchliť prejazdy tranzitnej dopravy územím Slovenskej republiky v polohe východného dopravného ťahu Slovenska.

#### 3. Užívateľ

Užívateľom navrhovanej činnosti bude Národná diaľničná spoločnosť, a. s. a motoristická verejnosť.

#### 4. Umiestnenie

Navrhovaná činnosť sa podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky nachádza v Prešovskom kraji, v okrese Svidník.

Kraj: Prešovský

Okres: Svidník

Obec: Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Krajná Poľana, Hunkovce

Katastrálne územie: Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Krajná Poľana, Hunkovce

Parcelné čísla (parcely KN-C): v čase spracovania správy o hodnotení, projektová dokumentácia, ktorá slúžila ako podklad pre spracovanie správy o hodnotení navrhovanej

činnosti, neobsahovala informácie o parcelných číslach. Táto informácia bude doplnená v ďalšom stupni prípravy projektu.

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

Navrhovaná činnosť má realizovať v nasledujúcich predpokladaných termínoch:

- začiatok výstavby: rok 2023
- ukončenie výstavby: rok 2026
- ukončenie prevádzky: nie je stanovené.

## 6. Stručný opis technického a technologického riešenia

### Súčasný stav

Potreba navrhovanej činnosti v regióne severovýchodného Slovenska je nutná z dôvodu neúnosnej dopravnej situácie na ceste I/21, súčasný medzinárodne významný dopravný ťah E371 - cesta I/21 nevyhovuje kapacitne ani z hľadiska technického riešenia (nevyhovujúce parametre vozovky) pre vysoké intenzity tranzitnej dopravy. Doprava na ceste I/21 sa vyznačuje vysokou nehodovosťou, prieťahy cesty I/21 dotknutými obcami Hunkovce, Krajná Poľana, v blízkosti zastavaného územia obcí Nižný a Vyšný Komárnik významne obmedzujú pohyb obyvateľov v obciach, podmieňujú kolízne situácie s tragickými následkami, podieľajú sa na zhoršení kvality života obyvateľstva.

### Navrhovaný stav - varianty

Z pohľadu nutných opatrení pre zlepšenie dopravných pomerov je potrebné vylúčiť, resp. odkloniť nežiaducu tranzitnú a nákladnú dopravu z jestvujúcej cesty I. triedy I/21 na rýchlostnú cestu R4. V prípade predkladanej správy o hodnotení sú posudzované nasledujúce varianty rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce:

- **Nulový variant** - existujúci stav, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala - cesta I/21 (predtým I/73)
- **Červený variant A** - dĺžka 8,391 km (Z.Ú. km 0,000 - KÚ km 8,391)
- **Zelený variant C** - dĺžka 8,871 km (Z.Ú. km 0,000 - KÚ km 8,871)
- **Modrý variant B** - dĺžka 7,895 km (Z.Ú. km 0,000 - KÚ km 7,895)
- **Variant M1 (modifikovaný variant B)** - dĺžka 2,890 km (Z.Ú. km 0,000 - KÚ km 2,890)
- **Variant M2 (modifikovaný variant B)** - dĺžka 2,285 km (Z.Ú. km 0,000 - KÚ km 2,285).

Začiatok úseku (ZÚ) všetkých navrhovaných variantov trasy rýchlostnej cesty R4 je situovaný na štátnej hranici Poľskej a Slovenskej republiky, v priestore jestvujúceho hraničného priechodu Vyšný Komárnik - Barwinek. Tento návrh vychádza z navrhovanej priestorovej polohy trasy rýchlostnej cesty S19 na strane Poľskej republiky.

Koniec úseku (KÚ) všetkých variantov trasy bude na konci predchádzajúceho úseku rýchlostnej cesty R4, úsek Ladomírová - Hunkovce, podľa dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR, Dopravoprojekt, a.s.).

### Popis trás jednotlivých variantov:

#### *Variant „A“ červený - dĺžka variantu 8,391 km*

Začiatok úseku je situovaný na štátnej hranici Poľskej a Slovenskej republiky, v priestore jestvujúceho hraničného priechodu Barwinek - Vyšný Komárnik. Na začiatku úseku v km 0,176 - 0,490 a 0,800 - 1,000 je trasa odklonená západným smerom od existujúcej cesty I/21 do okrajovej polohy lesného biotopu územia SKUEV0048 Dukla, v tejto polohe v km 0,176 - 0,480 je vedená mostným objektom. V km 0,980 - 1,430 je navrhnutá mimoúrovňová

križovatka Vyšný Komárnik. V km 1,000 je trasa červeného variantu vedená do tesnej blízkosti reštaurácie Beriozka.

V území km 1,100 - 2,200 je trasa vedená svahovitým reliéfom s trvalými trávnyimi porastmi, brehovými porastmi Duklianky, západne od obce Vyšný Komárnik. V ďalšom území v km 2,200 križuje rýchlostná cesta R4 cestu I/21, je vedená na úseku km 2,030 - 4,140 na estakáde a prechádza po km 4,100 východne (vľavo) od existujúcej cesty I/21, v nive potoka Ladomírka, úpäťm svahov vrchu Matovka. V tejto polohe zasahuje okrajovo do lesných porastov SKUEV0048 Dukla a v km 3,500 - 3,800 do okraja PR Dranec. Vzhľadom na zosuvné svahy vrchu Dranec, ktorých pohyby sú vyvolané eróziou Ladomírky, je trasa v tomto úseku vedená na estakáde dĺžky 2100 m s hĺbkovým zakladaním na pilótach. V km 4,250 trasa rýchlostnej cesty križuje jestvujúcu cestu I/21 a prechádza na jej pravú stranu z dôvodu zástavby v obci Nižný Komárnik vľavo od cesty I/21 v smere do Svidníka. V tomto úseku budú realizované odvodňovacie vrty a kotvený oporný múr pre zabezpečenie stability svahu. V úseku km 4,250 až 5,200 je rýchlostná cesta vedená vpravo od cesty I/21 v zosuvnom svahu, západne od obce Nižný Komárnik. V km 4,300 je navrhnutý most nad rýchlostnou cestou R4 - preložka cesty I/21. V km 5,010 trasa prechádza mostným objektom ponad cestu I/21 a údolie potoka Ladomírka opäť na ľavú stranu cesty I/21 na svahy Čerešňovej hory. V tomto úseku km 5,010 - 7,010 je trasa vedená na estakáde s hĺbkovým založením na pilótach, križuje cestu III/556 030 do obce Bodružal a potok Ladomírka. V úseku km 7,010 - 7,800 je trasa vedená územím náchylným na zosúvanie, okrajom lesných porastov. V tomto úseku budú realizované odvodňovacie rebrá a hĺbkové trativody tak, aby prísyp zvyšujúci stabilitu zosuvných svahov nevytváral bariéru pre podzemné vody. Pod päťou prísypu bude zrealizovaná výmena podložia. V úseku 7,800 - KÚ trasa prechádza zo svahov hory Stavenec do nivy potoka Ladomírka, mostným objektom v km 7,875 ponad potok Ladomírka a v km 8,391 836 sa napája na koniec nasledovného úseku rýchlostnej cesty R4 Ladomirová - Hunkovce (MÚK Hunkovce).

#### ***Variant „B“ modrý - dĺžka variantu 7,895 km***

Začiatok úseku modrého variantu trasy rýchlostnej cesty R4 je na štátnej hranici Poľskej a Slovenskej republiky. V úseku km 0,000 - 1,600 je trasa modrého variantu zhodná s trasou červeného variantu. Na začiatku úseku v km 0,200 - 0,500 a 0,800 - 1,000 je trasa odklonená západným smerom (vpravo) od existujúcej cesty I/21 do okrajovej polohy lesného biotopu územia SKUEV0048 Dukla a SKCHVÚ011 Laborecká vrchovina. V km 0,500 - 2,200 prechádza zosuvným územím západne (vpravo) od cesty I/21 v smere do Svidníka, v km 1,500 - 2,200 západne od zastavaného územia obce Vyšný Komárnik. Mostnými objektmi prekonáva dve výrazné erózne ryhy, na ktoré sú viazané aktívne zosuvy. V polohe cca km 1,300 prekonáva brehové porasty potoka Duklianka. Trasa je ďalej v km 2,200 - 4,500 vedená okrajovými polohami lesného porastu, zosuvným územím v km 2,200 - 3,200, v ktorom sú navrhnuté odvodňovacie vrty a štrkové steny. V úseku 2,500 - 3,600 je trasa vedená čelami rozsiahlych stabilizovaných zosuvov na mostnom objekte o dĺžke 1388 m s hĺbkovým založením na pilótach do neporušeného paleogénneho podložia. V úseku 3,600 - 4,500 je trasa vedená okrajom lesných porastov a pravou stranou údolia súbežne s cestou I/21 - prísypom, odrezom s kotvenými múrmi a mostnými objektmi prekonáva erózne ryhy.

V úseku km 4,500 - 5,300 prechádza trasa modrého variantu ďalej v súbehu s cestou I/21 a druhým rozsiahlym zosuvným územím (o celkovej ploche cca 900x800 m) západne od zastavaného územia obce Nižný Komárnik. Zosuv má výraznú odlučnú oblasť o výške až 30 m a čelo zasahuje až takmer do toku Ladomírky. V hornej časti zosuvného územia vystupujú svahové deformácie blokového charakteru, v spodnej časti sú to prevažne potenciálne zosuvy s lokálnymi aktivizáciami.

O aktivite zosuvného územia svedčí:

- prúdový zosuv, ktorého čelo zasahuje nad súčasnú cestu (km cca 4,500-4,600) a ktorý už musel byť sanovaný horizontálnymi vrtmi,
- zosuv v km 5,000-5,100, ktorý vyvolal deformácie jestvujúcich elektrických stožiarov.

Trasa je v tomto území vedená násypom na estakáde o dĺžke 930 m. V celom úseku zosuvného územia bude čelo zosuvu sanované, a to predovšetkým formou horizontálnych odvodňovacích vrtov (cca 70 vrtov, každý s dĺžkou 150 m) vo viacerých výškových úrovniach. Ďalej je trasa vedená na estakáde nad vodnou nádržou malej vodnej elektrárne východnými svahmi vrchu Prokopec. Estakáda bude založená hĺbkovo na pilótach. V úseku 6,000 - 6,300 je trasa vedená zárezom nad zosuvným územím, čím prispieva k stabilizácii zosuvného územia. Spodná časť odrezu bude chránená kotveným oporným múrom. V úseku 6,300 - 7,400 trasa prechádza na estakáde ponad jestvujúcu cestu I/21, potok Ladomírka a ponad pásmo hygienickej ochrany (PHO) I. stupňa vodárenského zdroja na koniec úseku, kde sa napája na koniec úseku rýchlostnej cesty R4 Ladomirová - Hunkovce. V tomto úseku budú zrážkové vody z mostného objektu zachytávané do zberného potrubia a odvádzané do kanalizácie a odlučovača ropných látok a následne vyústené do recipientu. Trasa je zakončená v MÚK Hunkovce v km 7,895.

### ***Variant „C“ zelený - dĺžka variantu 8,871 km***

Začiatok úseku zeleného variantu trasy rýchlostnej cesty R4 je situovaný rovnako ako u oboch predchádzajúcich variantov na štátnej hranici Poľskej a Slovenskej republiky. V úseku km 0,149 - 0,480 je trasa zeleného variantu vedená na mostnom objekte do územia náchylného na zosúvanie, odklonená vpravo od cesty I/21 do územia SKUEV0048 Dukla a CHVÚ Laborecká vrchovina, prechádza dvomi okrajovými časťami v km 0,380 - 0,480 a 0,800 - 0,910. V tomto úseku bude potrebné pod násypom zrealizovať výmenu podlažia a priečne drenážne rebrá. V km 0,850 - 1,400 je trasa vedená mostným objektom ponad cestu I/21, potok Ladomírka a jeho prítok. V km 1,200, východne od cesty I/21, v polohe vodného toku Ladomírky je situovaná mimoúrovňová križovatka Vyšný Komárnik. V úseku 1,400 - 1,800 je trasa vedená takmer na úrovni terénu s miernym odrezom na pravej strane. Územie nevykazuje známky nestability. Vzhľadom na značné zamokrenie v tejto polohe bude toto územie povrchovo odvodnené. Trasa variantu ďalej pokračuje mostným objektom ponad ľavostranný prítok Ladomírky. Mostný objekt bude hĺbkovo založený na pilótach so situovaním pilierov mimo jestvujúceho frontálneho aktívneho zosuvu na ľavostrannom brehu prítoku. V km 2,100 - 2,500 je trasa vedená pravostrannými odrezmi, kde križuje fragmenty nelesnej drevinnej vegetácie a v 2,300 - 2,600 zasahuje do okrajových výbežkov lesného porastu. V km 1,000 - 3,000 vedie východne od zastavaného územia obce Vyšný Komárnik, kde prechádza mozaikou lúk a lesných porastov na území CHVÚ Laborecká vrchovina, ktoré zatiaľ dopravou nie sú dotknuté. V km 2,500 - 4,022 je trasa vedená mostným objektom, na úseku 2,500 - 3,300 nad päťou ľavého svahu rieky Ladomírka územím náchylným na zosúvanie. Mostný objekt bude založený hĺbkovo na pilótach. V km 3,300 trasa križuje údolie rieky Ladomírka a jestvujúcu cestu I/21, ktorú je potrebné v úseku km 3,500 - 4,100 preložiť. V km 4,000 - 4,900 trasa pokračuje na pravom svahu údolia nad trasou súčasnej cesty I/21. Je vedená prísypom a pomerne značným odrezom na pravej strane. Odrezy budú stabilizované kotvenou pilótovou stenou a zemnými klincovanými stenami. Na tomto úseku bude mostný objekt založený v km 4,332 - 4,380, ďalej v km 4,885 - 4,500 bude založený mostný objekt nad eróznou ryhou hĺbkovo na pilótach vzhľadom na zosuvné územie.

V km 5,000 - 5,800 je trasa vedená rozsiahlym zosuvným územím. V hornej časti zosuvného územia vystupujú svahové deformácie blokového charakteru, v spodnej časti sú to prevažne potenciálne zosuvy s lokálnymi aktivizáciami. V úseku km 5,000 - 5,450 je trasa vedená násypom do výšky cca 3,5 m, v km 5,450 - 6,000 je trasa vedená mostným objektom ponad

cestu I/21, prístupovú komunikáciu do obce Nižný Komárnik a ponad rieku Ladomírku na svahy Čerešňovej hory a pokračuje polo estakádou až do km 6,600. V km 6,730 - 7,447 trasa mostným objektom prechádza ponad cestu III/556 030 do obce Bodružal, ponad údolie rieky Ladomírky opäť do zosuvného územia na severné svahy pod Stavencom. Od km 7,4470 je trasa vedená na päte ľavého svahu rieky Ladomírka prísypom. Aby prísyp nepredstavoval bariéru pre podzemné vody zo svahu, budú v tomto úseku zrealizované drenážne rebrá a hĺbkové trativody na odvedenie podzemných vôd. Svahy zárezu budú zabezpečené kotvenou pilótovou stenou a horizontálnymi odvodňovacími vrtmi a hĺbkovými trativodmi na odvedenie podzemných vôd. V km 7,800 - KÚ prechádza trasa do nivy rieky Ladomírka, mostným objektom križuje rieku Ladomírka a násypom je vedená na koniec úseku, kde sa napája na koniec úseku rýchlostnej cesty R4 Ladomirová - Hunkovce (mimoúrovňová križovatka Hunkovce).

***Modifikovaný variant M1 (modifikovaný modrý variant B) - dĺžka variantu 2,890 km***

Začiatok modifikovaného variantu M1 je situovaný na štátnej hranici Poľskej a Slovenskej republiky, v priestore jestvujúceho hraničného priechodu Barwinek - Vyšný Komárnik. Trasa modifikácie M1 využíva existujúci dopravný koridor cesty I/21 na úseku 0,000 - km 1,200 po mimoúrovňovú okružnú križovatku Vyšný Komárnik, jestvujúca cesta I/21 sa rozšíri na požadovanú kategóriu R 24,5/100. Na tomto úseku prechádza trasa územím náchylným na zosúvanie. Bude nutné realizovať odvodnenie (výmenou podložia násypu, prípadne realizácia priečných rebier). Preložku cesty I/21 je v tomto úseku nutné realizovať, keďže prechádza medzi km 0,500 - 1,000 cez meandrovité koryto horného toku rieky Ladomírky, ktoré bude musieť byť preložené. Trasa M1 je ďalej na úseku od km 0,900 - 1,600 vedená na mostnom objekte dĺžky 665 m, mostným objektom je prekonávaný aktívny zosuv v km 1,200, zabezpečí sa požadované výškové vedenie trasy s napojením na mimoúrovňovú okružnú križovatku Vyšný Komárnik. Mimoúrovňová okružná križovatka Vyšný Komárnik je umiestnená vpravo (západne) od navrhovanej trasy M1 a existujúcej cesty I/21, do svahovitého terénu. V km 1,869 prekonáva trasa variantu M1 mostným objektom aktívny zosuv, údolie potoka Duklianka. Na úseku km 1,800 až po koniec úseku variantu M1/napojenie na modrý variant B je trasa rýchlostnej cesty R4 vedená v trase modrého variantu B.

***Modifikovaný variant M2 (modifikovaný modrý variant B) - dĺžka variantu 2,285 km***

Trasa modifikovaného variantu M2 má spoločný začiatok s ostatnými posudzovanými variantmi. Na začiatku úseku km 0,374 - km 1,591 je trasa variantu vedená na mostnom objekte dĺžky 1220 m. V tejto polohe je odklonená východne od cesty I/21, vedená najbližšie k národnej kultúrnej pamiatke - Pamätníku 1. československého armádneho zboru v ZSSR s vojnovým cintorínom na Dukle (v porovnaní s ostatnými posudzovanými variantmi) a obchádza z východnej strany parkovisko pri Pamätníku na Dukle. Mimoúrovňová okružná križovatka Vyšný Komárnik je umiestnená východne od trasy existujúcej cesty I/21, okrajovo zasahuje do brehových porastov vodného toku Ladomírky. V km 1,870 prekonáva trasa variantu M2 mostným objektom stabilizovaný aktívny zosuv, údolie potoka Duklianka. Za mostným objektom v km 1,870 je trasa variantu vedená v trase koridoru modrého variantu B.

Na posudzovanom úseku je v navrhovanom variante „A“ červený, „B“ modrý, „C“ zelený, modifikovaný variant M1 a modifikovaný variant M2 navrhovaný v km 1,200 križovatkový uzol - **mimoúrovňová križovatka Vyšný Komárnik.**

### **Mostné objekty**

Navrhované mostné objekty pre jednotlivé varianty budú v zmysle technickej štúdie hĺbkovo založené na pilótach. Hĺbka pilót je min. 10 m do terénu, vzhľadom na vedenie trasy navrhovaných variantov cez zosuvné územia.

Pri premostení vodných tokov budú mosty nadimenzované na prevedenie prietoku  $Q_{100}$  s požadovanou rezervou. Mostné objekty cez erózne ryhy s občasnými alebo trvalými tokmi sú navrhnuté s ohľadom na minimalizáciu zásahu do zosuvných území a brehových porastov.

#### **Mostné objekty variantu A (červený):**

- Most cez údolie v km 0,315 rýchlostnej cesty R4 - dĺžky 270 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 1,174 - dĺžky 510 m
- Most nad prístupovou cestou v km 1,730 rýchlostnej cesty R4 - dĺžky 13,2 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 2,685 - dĺžky 1310 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 3,470 - dĺžky 254 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 3,875 - dĺžky 540 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 4,452 - dĺžky 90 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 6,012 - dĺžky 2000 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 7,875 - dĺžky 210 m
- Most nad rýchlostnou cestou R4 v km 8,175 - dĺžky 91 m
- Most nad rýchlostnou cestou R4 v km 4,300, preložka cesty I/21 - dĺžky 152 m.

#### **Mostné objekty variantu C (zelený):**

- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 0,315 - dĺžky 330 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 1,160 - dĺžky 480 m (nad existujúcou cestou I/21)
- Most nad údolím potoka v km 1,955 - dĺžky 90 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 3,360 - dĺžky 1 522 m (nad existujúcou cestou I/21)
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 4,360 - dĺžky 48 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 4,395 - dĺžky 95 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 5,900 - dĺžky 849 m
- Poloestakáda na rýchlostnej cesty R4 v km 6.360 - dĺžky 90 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 6,500 - dĺžky 180 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 7,085 - dĺžky 707 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 8,340 - dĺžky 188 m
- Most na I/21 nad rýchlostnou cestou R4 v km 8,654 - dĺžky 91 m.

#### **Mostné objekty variantu B (modrý):**

- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 0,324 - dĺžky 270 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 1,160 - dĺžky 480 m
- Most nad údolím miestneho potoka v km 1,730 R4 - dĺžky 13,2 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 2,878 - dĺžky 1 390 m
- Most cez rieku Ladomírka v km 3,854 - dĺžky 60 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 4,717 - dĺžky 300 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 4,420 - dĺžky 106 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 5,468 - dĺžky 930 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 6,916 - dĺžky 1 070 m
- Most na ceste I/21 nad rýchlostnou cestou R4 v km 7,675 - dĺžky 91 m.

#### **Mostné objekty variantu M1 (modifikovaný variant B) - po napojenie na modrý variant B:**

- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 1,265 - dĺžky 655 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 1,869 - dĺžky 158 m.

#### **Mostné objekty variantu M2 (modifikovaný variant B) - po napojenie na modrý variant B**

- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 0,982 527 - dĺžky 1 220 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 1,870 790 - dĺžky 190 m
- Most na rýchlostnej ceste R4 v km 2,745 454 - dĺžky 291 m.

### *Umiestnenie odpočívadiel*

Nie je navrhované umiestnenie nového odpočívadla vzhľadom na situovanie križovatiek MÚK Hunkovce, MÚK Vyšný Komárnik, konfiguráciu terénu a náchylnosť na zosúvanie, ochranné pásmo NKP Pamätník 1. československého armádneho zboru v ZSSR na Dukle s vojnovým cintorínom.

V prípade modifikovaných variantov M1, M2 vedenie trasy zasahuje do odpočívadla pri ceste I/21, ktoré je situované južne od NKP Pamätník na Dukle.

V súčasnom stave je na poľskej strane štátnej hranice situovaný komplex (benzínová pumpa, malé prevádzky obchodu a služieb, odstavné parkovisko), ktoré plní funkciu odpočívadla. Budúci osud tohto priestoru bude zrejmý z riešenia stavby na Poľskej strane. V rámci rokovaní s Poľskou republikou bol stanovený fixný bod napojenia - miesto prechodu s Poľskou republikou, úlohou v prípade trasovania navrhovaných variantov bolo priblížiť sa k dohodnutému bodu.

### *Umiestnenie stavebných dvorov a depónií*

Umiestnenie stavebných dvorov je v zmysle technickej štúdie (Dopravoprojekt, 2011) situované v prípade navrhovaných variantov v polohe výstavby križovatiek MÚK Vyšný Komárnik a Hunkovce. V prípade MÚK Vyšný Komárnik je potrebné vzhľadom na stret s vodným tokom Ladomírky v prípade navrhovaných variantov premiestniť stavebný dvor, aby sa predišlo ohrozeniu a znečisteniu vodného toku Ladomírka. Umiestnenie stavebných dvorov pozdĺž trasy je situované do blízkosti trasy variantov rýchlostnej cesty R4. Polohu stavebných dvorov bude potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť, aby došlo k minimálnym zásahom do porastov vodného toku Ladomírky, výbežkov nelesnej drevinej vegetácie a rešpektovať umiestnenie mimo lesných porastov, predísť znečisteniu povrchových vôd Ladomírky.

## **III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA**

### **1. Vypracovanie a doručenie správy o hodnotení**

Správu o hodnotení vypracovalo Združenie „EKOJET & HBH“ EKOJET, s.r.o., Tehelná 19, 831 03 Bratislava a HBH Projekt spol. s r.o., Kabátnikova 5, 602 00 Brno (marec 2016).

### **2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení**

Dokumentácia správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ bola navrhovateľom na príslušný orgán Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky - odbor environmentálneho posudzovania ako príslušný orgán (ďalej len „MŽP SR“) doručená dňa 28. 04. 2016.

MŽP SR zaslalo informáciu o dokumentácii správy o hodnotení podľa § 33 ods. 1 zákona listom č. 800/2016-3.4/ml zo dňa 02. 05. 2016 na vyjadrenie **dotknutým orgánom, povolujúcim orgánom, dotknutým obciam a rezortnému orgánu** (Ministerstvo dopravy, výstavby a RR SR, odbor pozemných komunikácií).

Text správy o hodnotení je na webovom sídle ministerstva:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r4-statna-hranica-sr-pr-hunkovce>

Zainterosovanej verejnosti bolo podľa § 33 ods. 2 zákona príslušným orgánom listom č. 800/2016-3.4/ml zo dňa 02. 05. 2016 zaslané záverečné zhrnutie, a zároveň aj informácia, že úplná dokumentácia správy o hodnotení je zverejnená na webovej stránke:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r4-statna-hranica-sr-pr-hunkovce>.

Zainterosovanú verejnosť:

- Ján Tirko, Nižný Komárnik 59, 090 05 Krajná Poľana

- Anna Jurčišinová, Nižný Komárnik 56, 090 05 Krajná Poľana
- Združenie súkromných vlastníkov lesa a urbáriátu, Pozemkové spoločenstvo, Nižný Komárnik, 090 05 Krajná Poľana.

### 3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti predpokladané vplyvy zasiahnu do katastra štyroch obcí (Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Krajná Poľana, Hunkovce), čomu sa prispôsobilo aj verejné prerokovávanie navrhovanej činnosti *Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce*.

#### Obec Hunkovce:

Navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej „NDS“) spolu s dotknutou obcou Hunkovce zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou č. 8700/58883/30801/2016 na deň 31. 5. 2016 o 15.00 hod. podľa § 34, ods. 2 a 3 citovaného zákona.

Verejné prerokovanie **za obec Hunkovce** sa uskutočnilo dňa 31. 5. 2016 o 15:00 hod. v kultúrnom dome obce Hunkovce, Hunkovce č. 81, 090 03 Ladomirová. Podľa Záznamu z verejného prerokovania verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavil a vysvetlil zástupca spracovateľa Mgr. Šembera z firmy EKOJET, s.r.o. Na otázky zástupcu obce, občanov a zástupcov príslušných dotknutých orgánov odpovedal zástupca NDS Ing. Šima a zástupca spracovateľa správy o hodnotení Mgr. Šembera. V diskusii vystúpili so svojimi otázkami, požiadavkami a pripomienkami nasledovní občania obce Hunkovce:

- diskutujúci: **p. Laca**, ktorý uviedol, že ho zaujíma trasa rýchlostnej cesty R4, ktorá prechádza obcou Hunkovce, nie prezentovaná trasa a položil otázku, prečo je doba plánovanej výstavby prezentovanej trasy R4 až v r. 2023.

- odpoveď: Ing. Šima vysvetlil, že trasa rýchlostnej cesty R4 prechádzajúca obcou Hunkovce je v predmetom úseku „R4 Ladomirová – Hunkovce“, na ktorú má NDS vydané právoplatné územné rozhodnutie, to znamená, že už bola v minulosti v rámci procesu EIA verejne prerokovaná rovnakým prerokovaním ako je dnešné verejné prerokovanie. V rámci diskusie, vzhľadom na to, že bol zo strany viacerých zúčastnených záujem, bola prezentovaná aj táto trasa rýchlostnej cesty R4 s vysvetlením, že sa pripravuje výber zhotoviteľa dokumentácie na stavebné povolenie a v súčasnej dobe už nie je možné meniť jej trasovanie. K plánovanej dobe výstavby uviedol, že sa nachádzame zatiaľ ešte len v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie a čakajú nás ďalšie nevyhnutné zákonné štádiá - dokumentácia pre územné rozhodnutie, štátna expertíza, územné konanie, dokumentácia na stavebné povolenie, stavebné konanie, atď. - ktoré sa časovo urýchliť bohužiaľ nedajú.

- diskutujúci: **p. Pastvišin**, ktorého zaujímalo aká je šírka vozovky a šírka záberu pre budúcu rýchlostnú cestu R4.

- odpoveď: Ing. Šima uviedol, že šírka cesty je 24,5 m a skutočný záber pozemkov sa rozširuje o šírku násypového telesa cesty - čím je násyp vyšší, tým je väčšia šírka záberu.

- diskutujúci: v rámci diskusie **vystúpilo viacero prítomných občanov** s otázkami na protihlukové opatrenia a **starosta obce Hunkovce p. Horvát** žiadal protihlukové steny v celej dĺžke trasy prechádzajúcej obcou Hunkovce.

- odpoveď: Mgr. Šembera a Ing. Šima oboznámili zúčastnených s metodikou návrhu protihlukových stien a vysvetlili, že hluk sa monitoruje pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty. V prípade prekročenia prípustných hladín hluku sa



navrhnu ďalšie opatrenia. K žiadosti o protihlukové steny v celej dĺžke trasy rýchlostnej cesty R4 prechádzajúcej obcou Hunkovce bolo skonštatované, že trasa riešeného úseku rýchlostnej cesty R4 neprechádza obcou. Obcou prechádza nasledujúci úsek „Ladomirová - Hunkovce“, na ktorú sa pripravuje dokumentácia na stavebné povolenie, predmetom ktorej budú aj príslušné protihlukové opatrenia.

V diskusii k tejto otázke vystúpila aj prítomná MUDr. Irena Miková z MDVRR SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Košice, ktorá prítomných ubezpečila, že jej útvár sa vyjadruje okrem iného aj k protihlukovým opatreniam na stavbách a v prípade prekročenia prípustných hladín hluku striktne trvajú na zabezpečení takých protihlukových opatrení, ktoré eliminujú hluk škodlivý na zdravie.

- diskutujúci: V rámci diskusie vystúpila zástupkyňa Krajského pamiatkového úradu Prešov (KPÚ), ktorá uviedla, že KPÚ je za variant B - modrý, pričom modifikované varianty M1 a M2 sú z pohľadu KPÚ neprípustné z dôvodu ochrany národnej kultúrnej pamiatky NKP Pamätník na Dukle. Takisto je neprípustný variant C - zelený, ktorý zasahuje do zrekonštruovaných bunkrov jednotiek I. čs. armádneho zboru v ZSSR

- odpoveď: Zástupcovia NDS a EKOJET vzali vyjadrenie na vedomie.

Zúčastnení zástupcovia obce: starosta obce Hunkovce p. Mikuláš Horvát. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 16 občanov.

Záver: Na prerokovaní neboli vznesené žiadne iné otázky a pripomienky. Mgr. Šembera zúčastneným oznámil, že k projektovej dokumentácii sa môžu do 30 dní od jej zverejnenia na úradnej tabuli obce vyjadriť priamo na adresu Ministerstva životného prostredia SR. Správa o hodnotení bola verejne prerokovaná.

Záznam z verejného prerokovania Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby rýchlostnej cesty „R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ uskutočneného dňa 31. 5. 2016 v Hunkovciach zapísali za NDS, a.s. Ing. Peter Vavrek a za obec Hunkovce starosta obce Hunkovce p. Mikuláš Horvát.

### **Obec Krajná Poľana:**

Navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej „NDS“) spolu s dotknutou **obcou Krajná Poľana** zabezpečili verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré bolo zvolané pozvánkou č. 8700/58885/30801/2016 na deň 31. 5. 2016 o 17.00 hod. podľa § 34, ods. 2 a 3 citovaného zákona.

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby rýchlostnej cesty „R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ **za obec Krajná Poľana** uskutočneného dňa 31. 5. 2016 o 17:00 hod. v priestoroch obecného úradu Krajná Poľana č. 24, 090 05 Krajná Poľana. Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavil a vysvetlil zástupca spracovateľa Mgr. Šembera z firmy EKOJET, s.r.o. Na otázky zástupcu obce, občanov a zástupcov príslušných dotknutých orgánov odpovedal zástupca NDS Ing. Šima a zástupca spracovateľa správy o hodnotení Mgr. Šembera.

V diskusii vystúpili so svojimi otázkami, požiadavkami a pripomienkami nasledovní občania obce Krajná Poľana:

- diskutujúci: **p. Grešlik**, ktorého zaujímalo, odkiaľ bude trasa rýchlostnej cesty R4 vychádzať od obce Hunkovce a či sa nedá trasa v km cca 6,6 modrého variantu odsunúť ďalej od obce - smerom do kopca.

- odpoveď: Mgr. Šembera prezentoval na ortofotomape priebeh trás všetkých variantov a Ing. Šima oznámil, že v ďalšom stupni dokumentácie (dokumentácia pre územné rozhodnutie) NDS preskúma možnosť odsunu trasy v požadovanom mieste.

- **diskutujúci: p. Sokol**, ktorý navrhol celkom nový variant smerom od Hunkoviec po hrebeni priľahlého kopca ponad obec Krajná Bystrá, s napojením na existujúcu cestu I/21 pred štátnou hranicou.

- **odpoveď:** Ing. Šima uviedol, že trasovanie rýchlostnej cesty R4 je limitované viacerými faktormi: pahorkovitý terén, údolie obklopené NÁTURA 2000 - SKUEV Dukla, CHVÚ Laborecká vrchovina. Z pohľadu ochrany prírody, technickej a tým aj ekonomickej náročnosti a vzhľadom na to, že súčasné navrhované trasovanie rýchlostnej cesty R4 nezhoršuje vplyvy na obyvateľstvo (dokonca bude mať pozitívny vplyv stiahnutím tranzitnej kamiónovej dopravy z cesty I/21, prechádzajúcej intravilánom obcí), by bola takáto trasa veľmi neefektívna.

- **diskutujúci: starosta obce p. Fecil'ak** s otázkou na meranie hluku a protihlukové opatrenia. Spýtal sa aj na zabezpečenie prístupov k súkromným pozemkom a k lesu.

- **odpoveď:** Mgr. Šembera a Ing. Šima prezentovali na situácii rýchlostnej cesty R4, kde sa nachádzajú navrhované protihlukové steny a oboznámili zúčastnených s metodikou ich návrhu a vysvetlili, že hluk sa monitoruje pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty. V prípade prekročenia prípustných hladín hluku sa navrhnu ďalšie opatrenia. K otázke prístupov na súkromné pozemky a k lesu Mgr. Šembera uviedol, že prevažná časť trasy rýchlostnej cesty R4 je vedená na estakádach (mostoch), ktoré umožňujú prístup na pozemky rozdelené rýchlostnou cestou a Ing. Šima informoval, že NDS sa vždy zaoberá prístupmi na stavbu rozdelené pozemky.

- **diskutujúci: p. Pustá** s požiadavkou na protihlukové steny v celej trase rýchlostnej cesty R4 a položila otázku či bude rýchlostná cesta R4 v plnom profile (4-pruh) alebo v polovičnom (2-pruh).

- **odpoveď:** Zástupcovia NDS a EKOJET vysvetlili, že problematika hluku sa bude riešiť vo všetkých nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie hlukovými štúdiami, meraniami hluku a na základe toho sa budú navrhovať protihlukové v nevyhnutnom rozsahu.

K otázke štrkového usporiadania trasy rýchlostnej cesty R4 Ing. Šima vysvetlil, že trasa je projektovaná ako 4-pruh, ale v závislosti od intenzity dopravy bude predbežne budovaný pravdepodobne 2-pruh.

Zúčastnení zástupcovia obce: starosta obce Krajná Poľana p. Jozef Fecil'ak. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 14 občanov.

Záver: Na prerokovaní neboli vznesené žiadne iné otázky a pripomienky. Mgr. Šembera zúčastneným oznámil, že k projektovej dokumentácii sa môžu do 30 dní od jej zverejnenia na úradnej tabuli obce vyjadriť priamo na adresu Ministerstva životného prostredia SR. Správa o hodnotení bola verejne prerokovaná.

Záznam z verejného prerokovania Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby rýchlostnej cesty „R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ uskutočneného dňa 31. 5. 2016 v obci Krajná Poľana zapísali za NDS, a.s. Ing. Peter Vavrek a za obec Krajná Poľana starosta obce p. Jozef Fecil'ak.

### **Obce Nižný Komárnik a Vyšší Komárnik:**

Navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej „NDS“) spolu s dotknutými obcami **Nižný Komárnik** a **Vyšší Komárnik** zabezpečili spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení „R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce“, ktoré bolo zvolané pozvánkou č. 8700/58897/30801/2016 na deň 31. 5. 2016 o 19.00 hod. podľa § 34, ods. 2 a 3 citovaného zákona.

Verejné prerokovanie uviedol Ing. Šima, zástupca NDS, Investičného odboru Prešov. Správu o hodnotení a vplyvy stavby rýchlostnej cesty na životné prostredie predstavil a vysvetlil zástupca spracovateľa Mgr. Šembera z firmy EKOJET, s.r.o. Na otázky zástupcu obce,

občanov a zástupcov príslušných dotknutých orgánov odpovedal zástupca NDS Ing. Šima a zástupca spracovateľa správy o hodnotení Mgr. Šembera.

- diskutujúci: **p. Vašuta** z Vyšného Komárniku vystúpil s otázkami ako bude riešený výjazd na parkovisko pri pamätníku Dukla, či sa bude dať prejsť z tzv. starej cesty na cestu I/21, vzhľadom na to, že rýchlostná cesta R4 bude v priestore medzi nimi, aká bude vzdialenosť rodinných domov vo Vyšnom Komámiku od R4, a kde sa bude nachádzať vjazd/výjazd z cesty I/21 na R4.

- odpoveď: Mgr. Šembera prezentoval na grafickej situácii variantov spôsob riešenia napojenia cesty I/21 na R4 prostredníctvom plánovanej mimoúrovňovej križovatky vo Vyšnom Komámiku. Stará cesta, nachádzajúca sa nad cestou I/21 bude v kolízii s rýchlostnou cestou R4 v km cca 2,2 modrého variantu, bude ju potrebné preložiť tak, aby mohla pokračovať pod budúci mostný objekt. Ing. Šima uviedol, že všetky detaily potrebných preložiek dotknutých ciest budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. K otázke ohľadom vzdialeností rodinných domov od budúcej rýchlostnej cesty R4 Mgr. Šembera ukázal na situácii modrého variantu miesto najbližších domov obce Vyšný Komárnik od R4. Ing. Šima odpovedal, že odhadom - keďže grafické prílohy správy o hodnotení sú v mierke 1:10 000 - ide o vzdialenosť cca 70 - 80 m, pričom upozornil na fakt, že v je tomto mieste plánovaná protihluková stena. Po následnej požiadavke p. Vašuta, aby sa NDS pokúsila odsunúť trasu rýchlostnej cesty R4 v km cca 1,7 ďalej od domov, prislúbil, že NDS v ďalšom stupni dokumentácie (dokumentácia pre územné rozhodnutie) preskúma možnosť posunu trasy. K otázke vjazdu/výjazdu I/21 na rýchlostnú cestu R4 Mgr. Šembera prezentoval grafickú prílohu modrého variantu s detailom plánovaného napojenia cesty I/21 na R4, v mimoúrovňovej križovatke „Vyšný Komárnik“ vo vzdialenosti cca 800 m od obce smerom k štátnej hranici.

- diskutujúci: **p. Tirková** z Nižného Komárniku s otázkou, v akej vzdialenosti sa bude nachádzať R4 od ich domu, ktorý je v bezprostrednej blízkosti cesty I/21 a zároveň predostrela požiadavku na preskúmanie možnosti posunu trasy čo najďalej od rodinných domov pri ceste I/21. P. Tirko skonštatoval, že súčasný stav je absolútne nevyhovujúci, keďže okrem hluku z dopravy na ceste I/21 sú obťažovaní aj nadmernými vibráciami aj v nočných hodinách, a vyjadril obavu z hluku a vibrácií z budúcej rýchlostnej cesty R4.

- odpoveď: Mgr. Šembera prezentoval na situácii modrého variantu miesto umiestnenia rodinných domov obce Nižný Komárnik, nachádzajúcich sa pri ceste I/21. Ing. Šima odpovedal, vzhľadom na to, že grafické prílohy správy o hodnotení sú v mierke 1:10 000, že odhadom ide o 70 - 80 m a súhlasil s tým, aby v ďalšom stupni dokumentácie (dokumentácia pre územné rozhodnutie) NDS preskúmala možnosť odsunu trasy v požadovanom mieste. Zároveň uviedol, že súčasťou monitoringu hluku sú aj vibrácie, ktoré sa monitorujú pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty.

- diskutujúci: **p. Turišín** z Nižného Komárniku, ktorého zaujímalo, kde budú umiestnené váhy na váženie kamiónov, keďže váha na ceste vraj I/21 nespĺňa požadované parametre.

- odpoveď: Ing. Šima odpovedal, že váhy budú na odpočívadle, ktoré však nie je súčasťou tejto stavby - bude projektované samostatne.

- diskutujúci: v súvislosti s diskusiou o protihlukových opatreniach vystúpila **starostka obce Vyšný Komárnik p. Štefancová** s otázkou na tvar a výšku protihlukových stien. Zároveň upozornila na to, že nevyužívaný objekt nachádzajúci sa pred hranicou s Poľskou republikou nie je prístupný a ako to bude s prípadným výkupom objektu.

- odpoveď: Mgr. Šembera odpovedal, že presný tvar, výška, ale aj dĺžka protihlukových stien sa navrhuje vo vyšších stupňoch dokumentácie (dokumentácia pre územné rozhodnutie DÚR a dokumentácia na stavebné povolenie DSP) na základe výpočtového a monitorovaného zaťaženia hlukom - hlukové štúdie vykonávané v rámci vypracovávania DÚR a DSP a monitoring pred výstavbou.

K. problému prístupu k nevyužívanému objektu uviedol, že v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie sa ukáže či bude potrebné objekt asanovať a v tomto štádiu prípravy (správa o hodnotení) sa ešte s vlastníkmi nehnuteľností nerokuje.

- **diskutujúci: starostka obce Nižný Komárnik p. Turišinová** vystúpila s konštatovaním, že sú za modrý variant rýchlostnej cesty R4, ale s požiadavkou na odsun trasy čo najďalej od rodinných domov, nachádzajúcich sa pri ceste I/21. Zároveň požiadala, aby v budúcnosti dostali k dispozícii mapové podklady (grafické prílohy) vo väčších mierkach pre ľahšiu čitateľnosť a lepšiu orientáciu.

- **odpoveď:** Ing. Šima odpovedal, že možnosť posunu trasy bude preskúmaná v ďalšom stupni projektovej prípravy, upozornil však na to, že možnosti posunu môžu byť limitované geologickými faktormi, prítomnosťou chránených území a pamätníkov vojenského historického ústavu. K otázke mapových podkladov prisľúbil, že v nasledujúcom stupni prípravy dokumentácie (dokumentácia na územné rozhodnutie) budú niektoré výkresy aj vo väčších mierkach ako v správe o hodnotení.

- **diskutujúci:** v rámci diskusie vystúpil **zástupca Vojenského historického ústavu (VHÚ) p. Holík** s otázkami, či budú zachované:

- Výstavný a informačný pavilón „Výstavka“,
- vstup k NKP Pamätníku I. československého armádneho zboru v ZSSR na Dukle,
- zbierkové predmety (výstavné pamätníky) umiestnené popri ceste I/21.

Zároveň upozornil, že VHÚ bude žiadať vybudovanie parkoviska pri výstavnom a informačnom pavilóne ako náhradu za zabratú plochu výstavných pamätníkov.

- **odpoveď:** Mgr. Šembera prezentoval na grafických prílohách umiestnenie jednotlivých objektov v správe VHÚ a uviedol, že niektoré bude potrebné premiestňovať, príp. k nim zabezpečiť prístup. Rozsah prekládok pamätníkov spresní ďalší stupeň projektovej dokumentácie. Zároveň uviedol, že snahou je nepribližovať sa k objektu NKP na Dukle, čo najviac spĺňa modrý variant. Vstup k NKP Dukla zostane zachovaný. Ing. Šima doplnil, že v prípade potreby NDS v spolupráci s VHÚ zabezpečí presun výstavných pamätníkov na vlastné náklady ako vyvolanú investíciu stavby.

- **diskutujúci:** v rámci diskusie vystúpil zástupca **Pozemkového spoločenstva v Nižnom Komárniku**, p. Skarupa, ktorý upozornil na to, že spoločenstvo v minulosti dávalo stanovisko k záberom lesnej pôdy a k prístupovým cestám. Zároveň položil otázku ako bude zabezpečený prístup k lesom v km cca 3,6 - 3,8 modrého variantu. Ďalej sa spýtal, či bude možná zámena stavbou zabratých lesných pozemkov za iné od Slovenského pozemkového fondu (SPF).

- **odpoveď:** Mgr. Šembera odpovedal, že prevažná časť trasy modrého variantu je vedená na estakádach (mostoch), takže s prístupmi k lesu nebude problém. Konkrétne v km cca 2,2 až 3,6 je trasa vedená na estakáde, takže prístup k lesu z cesty I/21, aj tzv. starej cesty nad ňou bude bezproblémový. K otázke zámeny pozemkov s SPF Ing. Šima odpovedal, že NDS sa takýmito zámenami nezaoberá, ale takúto možnosť preskúma v ďalších stupňoch prípravy.

Zúčastnení zástupcovia obce; starostka obce Nižný Komárnik, Mária Turišinová a starostka obce Vyšný Komárnik, Daniela Štefancová. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 16 občanov.

Záver: Na prerokovaní neboli vznesené žiadne iné otázky a pripomienky. Mgr. Šembera zúčastneným oznámil, že k projektovej dokumentácii sa môžu do 30 dní od jej zverejnenia na úradnej tabuli obce vyjadriť priamo na adresu Ministerstva životného prostredia SR. Správa o hodnotení bola verejne prerokovaná.

Záznam z verejného prerokovania Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby rýchlostnej cesty „R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ uskutočneného dňa 31. 5. 2016 v obci Nižný Komárnik zapísali za NDS, a.s. Ing. Peter Vavrek, za obec Nižný Komárnik

starostka obce p. Mária Turišinová a za obec Vyšný Komárnik starostka obce p. Daniela Štefancová.

Súčasťou záznamov z Verejného prerokovania navrhovanej činnosti rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce uskutočnených v obciach Hunkovce, Krajná Poľana a Nižný Komárnik je aj prezenčná listina z verejného prerokovania správy o hodnotení s dátumom konania 31. 05. 2016, kde sú okrem zástupcov navrhovateľa podpísaní aj zúčastnení zástupcovia dotknutej obce, dotknutých orgánov a občania dotknutých obcí.

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

##### Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu

(list č. 15822/2016/D404-ÚVHR/35593, 01.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 06.06.2016)

V záväznom stanovisku sa, okrem iného, uvádza, že:

- **súhlasí** s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 št. hranica SR/PR – Hunkovce“.
- pri každom navrhovanom variante je potreba realizácie protihlukových opatrení (výstavba zvislých pohltivých protihlukových stien (PHS) v kritických oblastiach dotknutého územia).
- vo výpočtovom bode VB1, ktorý predstavuje najbližší rodinný dom k plánovanej stavbe v obci Hunkovce a rovnako vo výpočtovom bode VB4, ktorý predstavuje najbližší rodinný dom č. 54 v obci Nižný Komárnik dochádza ku kumulácii hlukového zaťaženia z rýchlostnej cesty R4 a cesty I. triedy I/21. Napriek výstavbe PHS v súvislosti s posudzovanou činnosťou v referenčnom intervale „noc“ zostáva u všetkých navrhovaných variantov konštantné kumulatívne prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku v životnom prostredí obyvateľov o 7,5 – 7,6 dB.
- zdrojom hluku počas stavebných prác navrhovanej činnosti bude pohyb stavebných strojov a mechanizmov na stavenisku.
- predmetom záujmu orgánu verejného zdravotníctva pri realizácii činnosti tohto druhu je predovšetkým ochrana obyvateľstva pred hlukovým znečistením, ktoré má priamy vplyv na ich zdravie a pohodu ich bývania. Ochrana zdravia pred hlukom je zabezpečená, ak posudzované hodnoty v zmysle Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. neprekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku v chránenom životnom prostredí obyvateľov, ktoré je pre potreby hodnotenia hluku navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 št. hranica SR/PR – Hunkovce“ zaradené do kategórie územia III.
- za predpokladu, že výstavba protihlukových stien navrhovanej činnosti bude v oblastiach reprezentovaných meracími bodmi VB1 a VB4 zosúladená s vykonaním protihlukových opatrení z dopravného zaťaženia z cesty I. triedy I/21, realizácia ktoréhokoľvek navrhovaného variantu **nebude v rozpore** s predpismi na ochranu verejného zdravia.

V závere záväzného stanoviska dotknutý orgán upozorňuje, že od navrhovateľa, NDS, a.s., bude žiadať dokladovanie zosúladenia výkonu protihlukových opatrení navrhovanej činnosti s výkonom protihlukových opatrení správcu a prevádzkovateľa zdroja hluku na ceste triedy I/21, so Slovenskou správou ciest so sídlom v Bratislave.

Vyhodnotenie – v záväznom stanovisku dotknutého orgánu k predloženej správe o hodnotení, ktoré je súhlasné, je zdôraznené, že za predpokladu, že výstavba protihlukových stien v rámci navrhovanej činnosti bude v oblastiach reprezentovaných meracími bodmi VB1 a VB4 zosúladená s vykonaním protihlukových opatrení z dopravného zaťaženia z cesty I. triedy I/21, realizácia ktoréhokoľvek navrhovaného variantu **nebude v rozpore** s predpismi na ochranu verejného zdravia. Súčasne dotknutý orgán uvádza pre navrhovateľa požiadavku dokladovania zosúladenia výkonu protihlukových opatrení navrhovanej činnosti s výkonom

protihlukových opatrení správcu a prevádzkovateľa zdroja hluku na ceste triedy I/21, so Slovenskou správou ciest so sídlom v Bratislave. Vidíme ako problematickú požiadavku zosúladenia výkonu protihlukových opatrení navrhovanej činnosti s výkonom protihlukových opatrení správcu a prevádzkovateľa zdroja hluku na ceste triedy I/21 - so Slovenskou správou ciest so sídlom v Bratislave. Je odôvodnený predpoklad, že realizácia protihlukových opatrení na navrhovanej rýchlostnej ceste R4 a stiahnutie tranzitnej (najmä nákladnej) dopravy na rýchlostnú cestu R4 zásadným spôsobom zmení hlukovú situáciu v danej lokalite. Pokiaľ premávka na ceste I/21 pozostávajúca po výstavbe rýchlostnej cesty R4 len z miestnej dopravy bude naďalej zaťažovať trvale bývajúce obyvateľstvo nad legislatívou stanovené intenzity hluku, bude musieť príslušné protihlukové opatrenia zabezpečiť jej správca – SSC Bratislava. Stanovisko sa berie na vedomie a požiadavka na zosúladenie výkonu protihlukových opatrení navrhovanej činnosti s výkonom protihlukových opatrení správcu a prevádzkovateľa zdroja hluku na ceste triedy I/21 - so Slovenskou správou ciest so sídlom v Bratislave je primerane zapracovaná do opatrení záverečného stanoviska.

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad**

(list č. 16064/2016/C343-SŽDD/33891, 25.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 08.06.2016)

V stanovisku sa uvádza, že stavba rýchlostnej cesty ani v jednom mieste nezasahuje do ochranného pásma dráhy a ani do obvodu dráhy. Vzhľadom na túto skutočnosť dotknutý orgán MDVRR SR ako orgán verejnej správy podľa § 101 písm. a) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení jeho noviel a ako dotknutý orgán podľa § 140a ods. 1 písm. a) zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších zmien a doplnkov, ku predloženému hodnoteniu **nemá námietok**.

Vyhodnotenie – stanovisko dotknutého orgánu je bez pripomienok k správe o hodnotení a bez požiadaviek.

Stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie.

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia vôd**

(list č. 27068/2016 (3131/2016-6.1), 31.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 31.05.2016)

V stanovisku sa uvádza, že:

- správa o hodnotení obsahuje prílohu „Podklad pre primárne posúdenie v rámci posúdenia podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky“, vypracovanej spoločnosťou HBH PROJEKT s.r.o. Brno. Po vyžiadaní si bližších podkladov od Výskumného ústavu vodného hospodárstva uvedená spoločnosť požiadala VÚVH o vypracovanie stanoviska k uvedenej stavbe, tvoriaceho primárne posúdenie podľa článku 4.7 smernice 2000/60/ES, s dátumom vypracovania 17.02.2016.

- navrhovaná činnosť zasahuje do 1. a 2. ochranného pásma vodárenských zdrojov v Krajnej Poľane – KP 1 a KP 4. Tieto vodárenské zdroje zasobujú 6 obcí v blízkom okolí (SKV Krajná Poľana DPM). Pre ich ochranu je v dotknutom území rýchlostná cesta vedená po estakáde.

- v materiáli, ktorý tvoril zámer navrhovanej činnosti bolo uvedené, že navrhovateľ vypracuje hydrogeologický prieskum. V predloženej správe o hodnotení však úplne absentuje uvedená príloha.

V závere svojho stanoviska dotknutý orgán uvádza, že požaduje vypracovať hydrogeologický prieskum, ktorý preukáže, že navrhovanou činnosťou nedôjde k ovplyvneniu kvality a kvantity využiteľného množstva podzemných vôd vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4. Zároveň dotknutý orgán požaduje v maximálnej možnej miere odkloniť (s ohľadom na

stiesnené pomery v území) trasu rýchlostnej cesty od ochranného pásma 1. stupňa vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4.

*Vyhodnotenie – v stanovisku dotknutého orgánu k predloženej správe o hodnotení je požiadavka na vykonanie hydrogeologického prieskumu, ktorý preukáže, že navrhovanou činnosťou nedôjde k ovplyvneniu kvality a kvantity využiteľného množstva podzemných vôd vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4. Súčasne dotknutý orgán požaduje v maximálnej možnej miere odkloniť (s ohľadom na stiesnené pomery v území) trasu rýchlostnej cesty od ochranného pásma 1. stupňa vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4.*

*Stanovisko sa akceptuje a v ňom uvedené požiadavky sú zapracované do záverečného stanoviska a následne budú uplatňované aj v ďalšej projektovej príprave navrhovanej činnosti.*

### **Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny**

(list č. 5266/2016-2.1, 14.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 14.06.2016)

V stanovisku sa uvádza, že:

- aj na základe stanoviska odbornej organizácie ochrany prírody a krajiny (stanovisko ŠOP SR k SoH č. ŠOP SR/2009/2016 zo dňa 02.06.2016) v časti Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody sa konštatuje, že všetky varianty vedú sčasti v CHKO Východné Karpaty, v SKCHVU011 Laborecká vrchovina a zasahujú do prvkov ÚSES – nadregionálny biokoridor Ondava – Lodomírka, nadregionálne biocentrum Dukla a nadregionálny biokoridor Nízke Beskydy. Varianty A, B, C a M1 vedú okrajom SKUEV Dukla, variant A zasahuje do PR Dranec, variant M2 zasahuje do vodného toku Lodomírka, ktorý je vodohospodársky významným tokom a súčasťou širšieho lovného teritória rybárka riečneho (*Alcedo atthis*).

- predložená SoH má štruktúru podľa prílohy č. 11 zákona, jej prílohou je Primerané posúdenie vplyvov stavby rýchlostnej cesty R4 na územia Natura 2000.

- v SoH sa opakujú nedostatky primeraného posúdenia. Nie sú vyhodnotené vplyvy oplotenia R4. Viaceré vplyvy sú vyhodnotené už aj so zmiernujúcimi opatreniami. Vplyvy na biotopy sú uvedené v názvoch dvoch častí: C.II.7.1. a C.II.7.3. Na zmiernenie kolízií vtákov a netopierov s dopravnými prostriedkami na mostoch sú odporúčané protihlukové steny, hoci napr. na D1 Dubná skala – Turany už sú realizované modernejšie a ľahšie zábrany. V kap. C.9 až kuriózne pôsobí odkaz na kolízne úseky uvedené v kap. C.9. Vplyvy na chránené územia národnej sústavy nie sú úplné, vplyvy na CHKO Východné Karpaty určite nie sú rovnaké ako vplyvy na predmety ochrany sústavy území Natura 2000. Mokrade lokálneho významu uvedené ako „lokalita Ramsar lokálneho významu“ nepatria medzi Ramsarské lokality. V primeranom posúdení sa uvádza, že „sa postupovalo podľa „Metodiky hodnotenia vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 SR (ŠOP SR, 2014)“, ale ani jeho štruktúra tomu nenasvedčuje. Údaje o projekte nie sú prispôbené primeranému posúdeniu. V postupe vypracovania hodnotenia nie sú uvedení odborníci, ktorí vykonali terénne prieskumy, ďalej sa dozvedáme, že tieto prieskumy ani neboli vykonané. Za vyhovujúci prieskum bioty nemožno pokladať „vlastné terénne šetrenie“ v zimnom období (primerané posúdenie bolo dokončené v marci 2016). Informácie od ŠOP SR, ktoré boli získané z odlišných dôvodov a ktoré sú v tomto prípade len čiastkové, nepovažujeme za postačujúce ako podklad pre primerané posúdenie. Hodnotenie významnosti vplyvov na základe neúplných poznatkov o predmetoch ochrany považujeme za nedostatočné, diskutabilný je napr. rozpor medzi vyhodnotením vplyvov na súvisiace predmety ochrany lužné lesy a vydra. V primeranom posúdení je identifikovaných sedem dotknutých území sústavy Natura 2000, ale vplyvy sú vyhodnotené len na tri. Aj jazyková úroveň primeraného posúdenia je nízka, napr. podnadpisu „Obmedzenie migráciou a priama mortalita na zámer“ možno aj pri veľkej snahe len ťažko porozumieť.

- v návrhu opatrení na ochranu bioty sú uvedené aj opatrenia, ktoré tam nepatria (napr. zachytávanie zrážkových vôd), viacero opatrení je všeobecných a nekontrolovateľných (napr. minimalizovať..., dostatočne vysoké a široké premostenie), niektoré rieši zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (napr. výrub drevín). Niektoré uvedené opatrenia mali byť podkladom aspoň pre primerané posúdenie (prieskum obojživelníkov a netopierov). Uvedené sú aj protirečivé opatrenia – na jednom mieste je uvedená požiadavka na oplotenie cesty, ale opatrenie „V miestach migrácie zveri pozdĺž oplotenia rýchlostnej cesty kríkové porasty na usmernenie zveri pod mostné objekty“ napovedá, že s oplotením cesty sa uvažuje. Upozorňujeme, že požiadavka na výsadbu drevín na svahoch cesty nie je v súlade so záujmami ochrany prírody minimálne v CHVU.

- návrh monitoringu je taký stručný a neúplný, že prakticky nie je uvedený.

V časti *Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia* stanovisko uvádza, že záujmov ochrany prírody sa týkajú špecifické požiadavky citované nižšie s uvedením komentáru (kurzívou):

Bod 4. Podrobnejšie vyhodnotiť vplyv variantov rýchlostnej cesty vo vzťahu na biotu, najmä v územiach patriacich do európskej sústavy chránených území - NATURA 2000 (chránené vtáčie územie, územie európskeho významu) a následné navrhnutie zmierňujúcich opatrení.

Komentár: Formálne splnená avšak nie obsahovo

Bod 5. V správe o hodnotení jasne zadefinovať výsledok hodnotenia vplyvov komunikácie na lokality NATURA 2000 a to vyhodnotenie toho, či u navrhovanej činnosti sa predpokladá významný vplyv na integritu sústavy chránených území - CHVÚ Laborecká vrchovina a SKUEV0048 Dukla (podľa ods. 1, 2 a 5 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody) a na priaznivý stav predmetu ochrany (v prípade CHVÚ sú to vtáky, ÚEV - druhy rastlín, živočíchy a biotopy).

Komentár: Formálne splnená avšak nie obsahovo

Bod 6. Posúdenie vplyvu musí obsahovať vyhodnotenie existujúceho stavu predmetu ochrany v dotknutom území a stavu, v akom sa bude nachádzať predmet ochrany počas realizácie a po realizácii.

Komentár: Nesplnená

Bod 7. Zhodnotenie možného kumulatívneho vplyvu, ktorý sa v danom území dá predpokladať v priestorovej a časovej súvislosti.

Komentár: Splnená

Bod 8. Uviesť toky, na ktorých bude vykonaná ich úprava, vplyv počas výstavby a prevádzky a opatrenia na minimalizáciu vplyvov.

Komentár: Splnená

Bod 9. Uviesť druhy biotopov európskeho, alebo národného významu, ktoré budú výstavbou dotknuté, alebo zničené.

Komentár: Splnená

Bod 10. Vyhodnotiť bariérový efekt komunikácie a uviesť riešenie minimalizácie bariérového efektu.

Komentár: Čiastočne splnená

Bod 14. Riešiť premostenia vodných tokov tak, aby piliere neboli umiestnené v toku.

Komentár: Nesplnená, poloha pilierov nie je uvedená.

V stanovisku k zámeru č. ŠOP SR/930/2012 sme tiež požadovali:

„V SoH treba charakterizovať reálnu vegetáciu s aktuálnym zastúpením chránených biotopov (biotopy európskeho a národného významu) a rastlín, identifikovať vplyvy na ne a navrhnúť zmierňujúce opatrenia. V SoH je potrebné podrobne posúdiť vplyvy variantov rýchlostnej cesty R4 na predmet ochrany v dotknutých chránených územiach a s ohľadom na ne navrhnúť adekvátne zmierňujúce opatrenia. Všetky tri predložené varianty na začiatku úseku zasahujú na dvoch miestach do okrajovej časti ÚEV Dukla, čo spôsobí redukciu jeho plochy. Tento



počiatočný úsek odporúčame prehodnotiť a cestu vrátane súvisiacich objektov umiestniť mimo ÚEV Dukla. Prípadnú redukciu rozlohy ÚEV Dukla treba kompenzovať.“

Uvedené požiadavky neboli zahrnuté do rozsahu hodnotenia a ŠOP SR nebola prizvaná na prerokovanie rozsahu hodnotenia. Z požadovaného nie je splnené:

- charakterizovať reálnu vegetáciu s aktuálnym zastúpením chránených biotopov (biotopy európskeho a národného významu) a rastlín, identifikovať vplyvy na ne a navrhnúť zmierňujúce opatrenia.
- podrobne posúdiť vplyvy variantov rýchlostnej cesty R4 na predmet ochrany v dotknutých chránených územiach
- redukciu rozlohy ÚEV Dukla treba kompenzovať

V časti: *Návrh riešenia a odôvodnenie* stanovisko uvádza:

Predložená SoH má značné nedostatky z hľadiska záujmov ochrany prírody, preto ju vrátane primeraného posúdenia odporúčame dopracovať na vyhovujúcu úroveň podľa pripomienok uvedených vyššie (v časti Hodnotenie SoH) a tiež v súlade so špecifickými požiadavkami rozsahu hodnotenia. Po prepracovaní oboch dokumentácií (SoH a primerané posúdenie) sa k nim vyjadríme.

Rýchlostné cesty a diaľnice podliehajú povinnému hodnoteniu podľa zákona o posudzovaní vplyvov, čo svedčí o význame ich dopadov na životné prostredie. Okrem toho len veľmi zriedkavo (ak vôbec) neovplyvnia žiadne záujmy ochrany prírody. Preto si dovoľujeme požadovať pozývanie orgánu ochrany prírody a krajiny na všetky takéto pracovné rokovania k rozsahom hodnotenia, alebo aspoň umožniť vyjadriť sa k návrhom rozsahu hodnotenia. Správne formulované špecifické požiadavky by možno nasmerovali aj vypracovanie predloženej dokumentácie tak, aby ju nebolo potrebné prepracúvať.

Ministerstvo odporúča spracovateľovi spolupracovať so ŠOP SR pri dopracovaní SoH.

*Vyhodnotenie* – orgán ochrany prírody sa v stanovisku nevyjadruje súhlasne ani nesúhlasne k navrhovanej činnosti. Konštatuje však nedostatky predloženej dokumentácie správy o hodnotení, ktoré považuje za natolko závažné, že požaduje dopracovanie správy o hodnotení a primeraného posúdenia a ich predloženie na opätovné pripomienkovanie. Dokumentáciu požaduje dopracovať podľa pripomienok uvedených v stanovisku, tieto však nie sú jednoznačne zadefinované.

Časť pripomienok sa vzťahuje len na formálne nedostatky, chybné a sporné vyjadrenia a nepresnosti, jazykovú úroveň a pod., teda nedostatky, ktoré celkovo znižujú kvalitu a dôveryhodnosť odbornej dokumentácie, ale nemajú vplyv na výsledok posúdení. Tieto pripomienky možno uplatniť ako upozornenie na vylúčenie podobných chýb v ďalšej projektovej príprave stavby, nie sú však opodstatnené ako dôvod na prepracovanie už predloženej dokumentácie.

Za relevantnú možno považovať námietku stanoviska týkajúcu sa neúplnosti vstupných dát pre primerané posúdenie vplyvov na predmet ochrany území Natura 2000. S tvrdením stanoviska, že posúdenie významnosti vplyvov na základe neúplných poznatkov o predmetoch ochrany je nedostatočné, možno súhlasiť. Námietka je však formulovaná všeobecne, opiera sa len o samotnú absenciu cieleného aktuálneho terénneho mapovania stavu biotopov a druhov, ktoré sú predmetom ochrany, na lokalite stavby. Okrem príkladu niekoľkých rozporov bez bližšieho vysvetlenia, sa v stanovisku neuvádzajú konkrétne výhrady k relevantnosti a správnosti použitých vstupných údajov pre samotné posúdenia, nie sú identifikované chybné a nepostačujúce hodnotenia, stanovisko nespochybňuje výsledok primeraného posúdenia, použité metódy ani použité kritéria hodnotenia a výsledné porovnanie variantov. Zo znenia stanoviska nie je zrejmý ani predpoklad, že doplnenie aktuálnych prieskumov a stavu predmetov ochrany by mohlo mať zásadný vplyv na výsledok posúdenia.

Vyjadrenie k plneniu špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia sa obmedzuje na stručné konštatovanie splnenia, či nesplnenia u jednotlivých bodov bez uvedenia dôvodov, z ktorých

by bolo zrejmé, čo konkrétne sa požaduje dopracovať. Výhrady uvedené v predchádzajúcej časti stanoviska to dostatočne nevysvetľujú.

S názorom stanoviska, že predložená správa o hodnotení má nedostatky týkajúce sa analýz, vyhodnotenia vplyvov a návrhu opatrení v prípade biotickej zložky a chránených častí prírody, je nutné súhlasiť. Výhrady orgánu ochrany prírody a krajiny tak, ako sú formulované v stanovisku, sa však dajú len ťažko uplatniť ako okruhy posúdení, ktoré je žiaduce riešiť pri požadovanom dopracovaní dokumentácie. Zo šetrení posudku vyplynulo, že samotný výsledok posúdení možno považovať za relevantný a stotožniť sa s tým, že existuje variant navrhovanej činnosti, ktorý nepredstavuje riziko významného vplyvu na predmet ochrany chránených území národnej a európskej siete, ani na chránené biotopy a chránené druhy mimo nich, územný systém ekologickej stability a iné záujmy ochrany prírody. Tento záver orgán ochrany prírody a krajiny vo svojom stanovisku nespochybnil. Požiadavku na vykonanie podrobného mapovania biotopov a druhov v dotknutom území a určenie stavu predmetu ochrany lokalít Natura 2000 ako opodstatnenú pripomienku stanoviska je nutné akceptovať, túto je však účelné splniť ako súčasť podrobného prieskumu v období projektovej prípravy na základe podrobnejšieho projektového riešenia a vytýčenia trasy a súvisiacich súčastí stavby podľa zvoleného variantu. Prieskum tak splní účel zachytenia stavu v etape projekcie za účelom detailného dopracovania zmierňujúcich opatrení, na čo je možné nadviazať štandardným monitoringom vybraných zložiek pred začatím stavby, počas výstavby a počas prvých rokov prevádzky za účelom porovnania stavu a návrhu operatívnych opatrení a prípadných korekcií riešenia.

Variant realizácie cesty rýchlostnej cesty R4, ktorý bol vyhodnotený ako najvýhodnejší (modrý variant „B“) je spojený s okrajovým zásahom do UEV Dukla. Stanovisko požaduje kompenzovať redukciu rozlohy UEV. Tá sa predpokladá v rozsahu 0,08%. Požiadavka na realizáciu kompenzačných opatrení vyplýva z čl. 6.4 smernice o biotopoch. Postup v zmysle čl. 6.4 sa uplatňuje v prípade, keď primerané posúdenie identifikuje pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu projektu na integritu území sústavy Natura 2000, kedy je projekt možné realizovať len z dôvodov vyššieho verejného záujmu. Primerané posúdenie stavby rýchlostnej cesty R4 vyhodnotilo modrý variant „B“ ako najvhodnejší s konštatovaním, že jeho realizácia a prevádzka nebude mať významný vplyv na UEV Dukla, nakoľko u žiadneho biotopu a druhu, ktoré sú predmetom ochrany UEV, sa nepredpokladá významný negatívny vplyv, pričom podľa výsledkov primeraného posúdenia sa redukcia plochy UEV nevzťahuje na biotopy, ktoré sú predmetom ochrany UEV. Samotný záber časti plochy UEV nebude mať za následok významný vplyv na integritu územia UEV Dukla, pričom tento záver stanovisko MŽP SR nespochybnilo. V prípade stavby R4 nie je relevantné uplatnenie čl. 6.4 smernice o biotopoch ani realizácia kompenzačných opatrení. Požiadavka na riešenie kompenzácie ani nie je v kompetencii spracovateľa správy o hodnotení a primeraného posúdenia, návrh je predmetom osobitnej dokumentácie v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z.. V prípade navrhovanej činnosti je vhodné navrhnúť a realizovať revitalizačné opatrenia na zlepšenie stavu zabratých chránených biotopov v území (napr. Nížinné a podhorské kosné lúky) na základe podrobného prieskumu a overenia tejto možnosti.

K pripomienke orgánu ochrany prírody a krajiny k možnosti vyjadrovať sa k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti je nutné uviesť, že v prípade činnosti, ktorá môže mať vplyv na územia sústavy chránených území, akou je aj predmetná stavba rýchlostnej cesty R4, sa podľa § 30 ods. 1 zákona rozsah hodnotenia určuje aj v spolupráci s orgánom ochrany prírody a krajiny. Ten si, ak uváži, môže prizvať odbornú organizáciu ochrany prírody. K rozsahu hodnotenia je po jeho zverejnení možné zaslať aj pripomienky v súlade s § 30 ods. 6. zákona. Rozhodne možno súhlasiť s konštatovaním, že zrozumiteľne a jednoznačne formulované špecifické požiadavky v rozsahu hodnotenia umožňujú spracovateľovi správy o hodnotení vykonať posúdenia v primeranom rozsahu a znižuje sa tým priestor pre

*uplatnenie subjektívneho prístupu. Ako pripomienka vo vzťahu ku konkrétnej navrhovanej činnosti je to však irelevantné, môže to byť predmetom riešenia na úrovni vzťahov orgánov a odbornej organizácie ochrany prírody a krajiny, resp. príslušného orgánu posudzovania vplyvov na životné prostredie.*

*Stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny je v plnom znení prevzaté zo stanoviska ŠOP SR Banská Bystrica. Zo znenia textu stanoviska je zrejmé, že namieta predovšetkým voči prístupu spracovateľa k príprave dokumentácie SoH a procesu posudzovania, ale nie je namierené voči samotnému výsledku hodnotení.*

*Príslušný orgán berie stanovisko dotknutého orgánu k navrhovanej činnosti v časti, kde dotknutý orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny konštatuje nedostatky predloženej dokumentácie správy o hodnotení na vedomie (podľa § 31 ods. 4 „neúplnú správu o hodnotení činnosti príslušný orgán vráti bezodkladne, najneskôr však do siedmich pracovných dní, navrhovateľovi na doplnenie, pričom určí rozsah jej doplnenia a lehotu, počas ktorej navrhovateľ doplní a následne predloží príslušnému orgánu doplnenú správu o hodnotení činnosti“, čo sa v predmetnom prípade nestalo). V časti stanoviska pripomienok vzťahujúcej sa len na formálne nedostatky, chybné a sporné vyjadrenia a nepresnosti, jazykovú úroveň a pod. zapracovať ako odporúčania - upozornenie na vylúčenie podobných chýb v ďalšej projektovej príprave stavby. V časti požiadavky na vykonanie podrobného mapovania biotopov a druhov v dotknutom území a určenie stavu predmetu ochrany lokalít Natura 2000 ako opodstatnená pripomienka stanoviska je zapracovaná ako odporúčanie na podrobný prieskum v období projektovej prípravy na základe podrobnejšieho projektového riešenia a vytýčenia trasy a súvisiacich súčastí stavby do záverečného stanoviska.*

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor štátnej geologickej správy**  
(list č. 31293/2016, 03.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 03.06.2016)

V stanovisku sa, okrem iného, uvádza, že materiál formálne odpovedá prílohe č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. K spracovaniu kapitol súvisiacich s geologickou problematikou predkladá dotknutý orgán pripomienky:

1. v kapitole C.II.2.3. (inžiniersko – geologické pomery a geodynamické javy ...) sú podrobne popísané svahové deformácie vyskytujúce sa v trase navrhovaných variantov. Ministerstvo dopĺňa vybrané informácie o problematike svahových deformácií, zdroje týchto informácií (Atlas máp stability svahov SR v M 1 : 50 000), ich prístupnosť na mapovom serveri Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra (ŠGÚDŠ) Bratislava, upozorňuje na riziká spojené so svahovými deformáciami a citlivosť územia trasy navrhovanej činnosti na negatívne antropogénne zásahy, ako aj na skutočnosť, že územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely. Vzhľadom na skutočnosť, že projektovaný úsek rýchlostnej cesty R4 sa vyznačuje komplikovanou geologickou stavbou, je nevyhnutné realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum na zistenie detailného stavu nestabilných území. Podľa výsledkov inžinierskogeologického prieskumu sa odporúča v exponovaných oblastiach s výskytom svahových deformácií monitorovanie pohybovej aktivity svahov, ako i doplnenie sanačných opatrení na zabezpečenie stability zosuvných území.

2. podľa oznámenia ŠGÚDŠ Bratislava sa v dotknutom území okrem výskytu vyššie uvedených svahových deformácií evidujú (príl. č. 1a):

- prieskumné územie „Svidník – ropa a horľavý zemný plyn“ určené pre Alpine Oil & Gas s.r.o., Societatea Nationala de Gaze Naturale „ROMGAZ“ org. zložka Bratislava, JKK Carpathian B.V., Bratislava s platnosťou do 01.08.2016 (požiadané o predĺženie platnosti).
- skládka odpadov (odvezená).

Súčasne sa v stanovisku uvádza, že dotknuté územie posudzovanej činnosti spadá do oblasti nízkeho až stredného radónového rizika (príl. č. 1b). Vhodnosť a podmienky využitia územia s výskytom stredného radónového rizika sa vyžaduje posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 528/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o požiadavkách na obmedzenie ožiarenia z prírodného žiarenia.

*Vyhodnotenie* – v stanovisku dotknutého orgánu k predloženej správe o hodnotení sú vzhľadom na zložité geologické podmienky uvedené požiadavky na vykonanie podrobného inžinierskogeologického prieskumu na zistenie detailného stavu nestabilných území na trase rýchlostnej cesty R4 a je upozornené na výskyt prieskumného územia, ktoré nie je v správe o hodnotení uvedené. V zmysle doterajšej stavebnej praxe sa podrobný inžinierskogeologický prieskum vykonáva pri vypracovávaní dokumentácie pre územné rozhodnutie (orientačný) a dokumentácie na stavebné povolenie (podrobný). Podľa zisťovania u navrhovateľa sa vykonáva vždy, bez výnimky a pri každej stavbe.

Stanovisko sa akceptuje a v ňom uvedené požiadavky sú zapracované do záverečného stanoviska a následne aj ako podmienky do ďalšej projektovej prípravy a povoľovania navrhovanej činnosti.

### **Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Sekcia majetku a infraštruktúry**

(list č. SEMaI-18-1027/2016, 30.05.2016; 30.05.2016 – doručené e-mailom)

V stanovisku uvádza, že:

- k predloženej správe nemá MO SR z hľadiska vplyvov na životné prostredie žiadne pripomienky.

- z hľadiska zabezpečovania záujmov obrany štátu bude MO SR pri posudzovaní predmetnej stavby v konaniach podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov uplatňovať nasledovné požiadavky:

1. Zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) komunikácie I/21 v úsekoch plánovaných záberov stavby v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m (záujmové dôvody Ozbrojených síl Slovenskej republiky).

2. Pri dopravných obmedzeniach na pozemných komunikáciách zasiahnutých záberom stavby postupovať v súlade s § 7 a § 24 ods. e) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a § 10 ods. 6, písm. b) Vyhlášky FMD č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

3. Začiatok a koniec stavebných prác a dopravných obmedzení vopred oznámiť Odboru vojenskej dopravy Úradu logistického zabezpečenia Ozbrojených síl Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava, fax: 0960 322 569, e-mail: dicvd@mil.sk.

4. V ďalších stupňoch PD spracovať plán organizácie dopravy počas realizácie plánovaných stavieb s obmedzeniami dopravy v úsekoch.

V závere stanoviska MO SR upozorňuje na skutočnosť, že v záujmovom území stavby sú umiestnené výstavné vojenské exponáty, vojenské pamätníky a objekty v správe Vojenského historického ústavu, Krajná 27, 821 04 Bratislava. Možná kolízia stavby so záujmami Vojenského historického ústavu bude prerokovaná zástupcami ústavu v rámci verejného prerokovania navrhovanej činnosti, resp. pri posudzovaní stavby v konaniach podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

*Vyhodnotenie* – v stanovisku dotknutého orgánu k predloženej správe o hodnotení nie sú uvedené žiadne pripomienky. K vlastnej navrhovanej činnosti z hľadiska zabezpečovania záujmov obrany štátu bude MO SR pri posudzovaní predmetnej stavby v konaniach podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov uplatňovať požiadavky súvisiace najmä so zabezpečením prejazdnosti

*existujúcich ciest pri výstavbe a ochrany záujmov Vojenského historického ústavu (vojenské exponáty, vojenské pamätníky a objekty v správe Vojenského historického ústavu). Stanovisko dotknutého orgánu sa akceptuje a uvedené požiadavky sú zapracované do záverečného stanoviska a následne sa budú uplatňovať aj do ďalšej projektovej prípravy a povoľovania navrhovanej činnosti.*

**Krajský pamiatkový úrad Prešov**

(list č. KPUPO-2016/11770-3/42059/Sen, 06.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 09.06.2016)

V záväznom stanovisku súhlasí s predloženou Správou o hodnotení

**s nasledovnými podmienkami:**

1. Modifikácie modrého variantu M 1 a M2 sú z hľadiska záujmov pamiatkovej ochrany neprípustné nakoľko sú v bezprostrednom styku s pamiatkovými objektmi Pamätník, Predpolie, Cintorín vojenský a Aleja národnej kultúrnej pamiatky (ďalej len „NKP“) Duklianske bojisko.
2. Zároveň je neprípustná trasa zeleného variantu, ktorá prechádza bunkrami pamiatkového objektu Múzeum NKP Duklianske bojisko nachádzajúce sa južne od obce Vyšný Komárnik na ľavom brehu riečky Lodomírka a trasa červeného variantu, ktorá vytvorí trvalý pohľadový smog v širšom predpolí pamiatkového objektu Pamätník a Predpolie NKP Duklianske bojisko.
3. Prípustný je modrý variant.
4. V katastri obcí Nižný Komárnik a Vyšný Komárnik sa nachádza národná kultúrna pamiatka Duklianske bojisko zapísaná v Ústrednom zozname pamiatkového fondu v registri nehnuteľných NKP pod. č. 1277/1-8, ktorú tvorí osem pamiatkových objektov, a ktorá má ochranné pásmo. Keďže sa trasa modrého variantu priamo dotýka pamiatkových objektov a ochranného pásma, je nevyhnutné zabezpečiť ochranu jednotlivých pamiatkových objektov, s výnimkou pamiatkových objektov Pamätník, Predpolie, Cintorín vojenský a Aleja.
5. V zmysle § 24 ods. 3 pamiatkového zákona možno nehnuteľnú kultúrnu pamiatku alebo jej časť premiestniť iba na základe rozhodnutia krajského pamiatkového úradu. Ak ide o trvalé premiestnenie nehnuteľnej kultúrnej pamiatky alebo jej časti, krajský pamiatkový úrad vydá rozhodnutie po predchádzajúcom vyjadrení obce a so súhlasom vlastníka.

**a nasledovnými pripomienkami:**

6. V časti „1.2. Chránené územia, chránené výtvoery a pamiatky“ na str. 16 a „1.3. Ochranné pásma“ na str. 17 zaradiť NKP Duklianske bojisko zapísanú v Ústrednom zozname pamiatkového fondu v registri národných kultúrnych pamiatok pod číslom 1277/1-8, ktorá predstavuje osem pamiatkových objektov (Múzeum, Pamätník, Predpolie, Cintorín vojenský, Aleja, Míľnik, Pomník padlí československí ženisti, Pomník Sázavský V. gen.), a ktorá má zároveň vyhlásené svoje ochranné pásmo.
7. V časti „12. Kultúrne ahistorické pamiatky a pozoruhodnosti“ na str. 72 doplniť text o pamiatkové objekty: Múzeum, Predpolie.
8. V časti „8.2. Vplyvy na scenériu krajiny“ na str. 109 v odseku „Obec Vyšný Komárnik“ doplniť: Zelený variant je v kolízii s bunkrami pamiatkového objektu Múzeum nachádzajúce sa južne od obce Vyšný Komárnik na ľavom brehu riečky Lodomírka.
9. V časti „13. Vplyvy na archeologické náleziská“ na str. 121 a „5. Iné opatrenia“ na str. 137 uviesť: V zmysle § 41 ods. 4 pamiatkového zákona budú podmienky ochrany archeologických nálezov a archeologických nálezísk stanovené Krajským pamiatkovým úradom Prešov v procese územného a stavebného konania.
10. **Dokument žiada dotknutý orgán opätovne predložiť na posúdenie.**  
V zmysle § 44a pamiatkového zákona záväzné stanovisko po uplynutí troch rokov od jeho vydania stráca platnosť, ak nedošlo k jeho použitiu na účel, na ktorý je určený.

V odôvodnení okrem iného záväznú stanovisko uvádza, že sa tunajší úrad zúčastnil dňa 31. mája 2016 verejného prerokovania v obci Hunkovce, kde vzniesol svoje pripomienky, ktoré sú súčasťou zápisnice z prerokovania. Navrhovaná činnosť prechádza územím ochranného pásma NKP Duklianske bojisko. Z hľadiska záujmov pamiatkovej ochrany tunajší úrad nepripúšťa modifikáciu modrého variantu ( M 1 , M2) nakoľko sú v bezprostrednom styku s pamiatkovými objektmi predmetnej NKP: Pamätník. Predpolie, Cintorín vojenský a Aleja a trvalo narušia jeho okolie. Zároveň je neprípustné viesť trasu zeleného variantu bunkrami pamiatkového objektu Múzeum NKP Duklianske bojisko nachádzajúce sa južne od obce Vyšný Komárnik na ľavom brehu riečky Lodomírka. Trasa červeného variantu, vytvorí trvalý pohľadový smog v širšom predpolí Pamätníka a Predpolia NKP Duklianske bojisko.

*Vyhodnotenie* – v stanovisku dotknutého orgánu k predloženej správe o hodnotení sú vzhľadom na záujmy ochrany pamiatkového fondu uvedené podmienky na realizáciu navrhovanej činnosti a pripomienky k správe o hodnotení.

*Záväznú stanovisko sa akceptuje v bodoch s uvedenými podmienkami (body 1 až 5 predmetného záväzného stanoviska) a pripomienkami (body 8 a 9) a uvedené podmienky a pripomienky sú zapracované do záverečného stanoviska a následne budú uplatňované aj do ďalšej projektovej prípravy navrhovanej činnosti. V časti pripomienky k textu správy o hodnotení (body 6, 7, 10) sa záväznú stanovisko berie na vedomie, nakoľko sa správa o hodnotení už nebude dopracovávať (podľa § 31 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. „neúplnú správu o hodnotení činnosti príslušný orgán vráti bezodkladne, najneskôr však do siedmich pracovných dní, navrhovateľovi na doplnenie, pričom určí rozsah jej doplnenia a lehotu, počas ktorej navrhovateľ doplní a následne predloží príslušnému orgánu doplnenú správu o hodnotení činnosti“), čo sa v predmetnom prípade nestalo.*

**Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja**

(list č. OU-PO-OSZP1-2016/024908-04 zo dňa 6.6.2016; doručený na MŽP SR dňa 17.06.2016)

Dáva nasledovné stanovisko, v ktorom v úvode je podrobne identifikovaný stret jednotlivých variantov cesty R4 s chránenými územiami SKUEV Dukla, SKCHVU011 Laborecká vrchovina, CHKO Východné Karpaty, PR Dranec a nadregionálnymi prvkami územného systému ekologickej stability (biokoridor Ondava – Lodomírka, biocentrum Dukla, biokoridor Nízke Beskydy). K posúdeniu vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté lokality NATURA 2000, ktoré je samostatnou prílohou správy o hodnotení, úrad nemá zásadné pripomienky.

K predloženej správe o hodnotení úrad nemá zásadné pripomienky, avšak v rámci navrhovaných technických opatrení na zmiernenie nepriaznivého vplyvu stavby na životné prostredie požaduje, aby:

- pri výstavbe a realizácii akýchkoľvek stavebných objektov na plochách biotopov európskeho alebo národného významu alebo v ich blízkosti je potrebné časti plôch týchto biotopov v teréne vyznačiť/ohraničiť napr. prenosným oplatením, a to z dôvodu, aby realizačnými prácami súvisiacimi s výstavbou, neprišlo k zbytočnému poškodzovaniu tých častí plôch biotopov, ktoré nebudú/nemusia byť priamo stavbou zničené (zastavané).
- dokumentáciu pre stavebné povolenie včas predložiť na ŠOP SR za účelom, aby na jej základe boli v teréne presne zidentifikované časti plôch stavbami zasiahnutých biotopov a časti plôch biotopov, ktoré bude potrebné v teréne vyznačiť/ohraničiť napr. prenosným oplatením za účelom zabránenia ich poškodzovaniu,
- o súhlas na zásah do biotopov a na zmenu stavu mokrade požiadať pred vydaním územného rozhodnutia /stavebného povolenia na príslušnom orgáne ochrany prírody.

S výsledkami správy o hodnotení, podľa ktorých k variantom s najmenším vplyvom na záujmy ochrany prírody a krajiny patrí variant modrý B a variant M1, sa úrad stotožňuje a nenamieta voči určeniu variantu modrého B ako optimálneho variantu pre výstavbu rýchlostnej komunikácie. V závere stanovisko uvádza formálne pripomienky k textu správy o hodnotení.

*Vyhodnotenie – stanovisko je súhlasné, neuvádza žiadne zásadné námietky voči realizácii navrhovanej činnosti. Uvedené pripomienky k predloženej dokumentácii sú opodstatnené, ale majú formálny charakter a nemajú vplyv na výsledok posúdenia. Požiadavky vznesené v stanovisku je možné uspokojivo riešiť v ďalších stupňoch prípravy stavby a v povoľovacom procese. Požiadavka týkajúca sa súhlasu na zásah do biotopov a zmenu mokrade vyplýva priamo z ustanovení zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. a jej splnenie je štandardnou súčasťou povoľovacieho procesu.*

*Predmetné stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie a podmienky úradu v rámci navrhovaných technických opatrení na zmiernenie nepriaznivého vplyvu stavby na životné prostredie sú zapracované do záverečného stanoviska.*

#### **Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru vo Svidníku**

(list č. ORHZ-SK1-320-001/2016, 23.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 25.05.2016)

V stanovisku sa uvádza, že Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru vo Svidníku ako dotknutý orgán podľa § 35 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov po preštudovaní „Rýchlostná cesta R4 št. hranica SR/PR – Hunkovce“ z hľadiska ochrany pred požiarimi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

*Vyhodnotenie – stanovisko Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru vo Svidníku je bez pripomienok a požiadaviek, dotknutý orgán z hľadiska ochrany pred požiarimi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.*

*Predmetné stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie.*

#### **Okresný úrad Svidník – odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

(list č. OU-SK-OCDPK-2016/001642-002, 16.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 19.05.2016)

V stanovisku uvádza, okrem iného, nasledovné:

- navrhovaná činnosť sa bude realizovať v územnom obvode okresu Svidník, kde je na štátnu cestu I/21 pripojená sieť ciest PSK III. triedy. Iba navrhované varianty „A“ (červený variant) a „C“ (zelený variant) predpokladajú mimoúrovňové križovanie stavby „**Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce**“ a cesty VÚC PSK III/3546 v k.ú. obce Krajná Poľana.

- variantom „B“ (modrý variant) – vyhodnotený ako optimálny, nebudú dotknuté záujmy ciest II. a III. triedy, pre ktoré úrad zabezpečuje výkon štátnej správy. - stavebný stav ciest III. triedy je negatívne ovplyvnený až výberom zemníkov.

- v prípade, že sú v časti trasy prepravy zeminy a kameniva na stavenisko vedené cestami VÚC PSK (napr. lom kameňa Vyšný Orlík), tieto sú znečisťované a poškodzované ťažkou nákladnou dopravou.

*Vyhodnotenie – stanovisko konštatuje, že variantom „B“ (modrý variant), ktorý je vyhodnotený ako optimálny, nebudú dotknuté záujmy ciest II. a III. triedy, pre ktoré úrad zabezpečuje výkon štátnej správy. Zároveň sa v stanovisku konštatuje znečisťovanie a poškodzovanie ciest III. triedy ťažkou nákladnou dopravou pri preprave zeminy a kameniva na stavenisko.*

*Predmetné stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie.*

**Okresný úrad Svidník – odbor krízového riadenia**

(list č. OU-SK-OKR-2016/003237-002, 18.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 08.06.2016)

V záväznom stanovisku, okrem iného, uvádza, že po preštudovaní a posúdení predloženej správy o hodnotení dotknutý úrad dospel k záveru, že k uvedenej správe o hodnotení z hľadiska civilnej ochrany nemá ďalšie pripomienky a súhlasí so správou o hodnotení.

*Vyhodnotenie – v záväznom stanovisku dotknutého orgánu je uvedené, že z hľadiska civilnej ochrany nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení a súhlasí so správou o hodnotení.*

*Predmetné stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie.*

**Okresný úrad Svidník – pozemkový a lesný odbor, úsek lesného hospodárstva**

(list č. OU-SK-PLO-2016/003220-003/TS, 31.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 03.06.2016)

V stanovisku:

**- odporúča variant B (modrý),**

- uvádza, že pri príprave podkladovej dokumentácie na územné rozhodnutie (DÚR) pre trvalé a dočasné vyňatie lesnej pôdy je potrebné postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch a podľa vyhlášky č. 12/2009 Z. z. o ochrane lesných pozemkov pri územnoplánovacej činnosti a pri ich vyňatí a obmedzení z plnenia funkcií lesov v znení neskorších predpisov.

*Vyhodnotenie – stanovisko dotknutého orgánu štátnej správy na úseku lesného hospodárstva odporúča realizáciu stavby variantom „B“ (modrý variant) z dôvodu minimálnych záberov lesných pozemkov a zásahu len do ich okrajových častí. Upozornenie na postupy v súvislosti s dočasným a trvalým vyňatím lesnej pôdy z plnenia funkcií lesov pri navrhovanej činnosti je zapracované do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska. Predmetné stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie.*

**Okresný úrad Svidník – odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek ochrany prírody a krajiny**

(list č. OU-SK-OSZP-2016/003226-004-Ko, 02.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 08.06.2016)

V stanovisku sa uvádza, že:

- predložená správa o hodnotení je koncepčne spracovaná v rozsahu prílohy k zákonu č. 24/2006 Z. z. a kapitoly týkajúce sa záujmov ochrany prírody a krajiny sú spracované dostatočne. V rámci prílohy Primerané posúdenie vplyvov stavby rýchlostnej cesty R4 na územia Natura 2000 stanovisko upozorňuje na viaceré chyby v kap. 5. varianty.

- požaduje v každom variante upraviť zásah do CHKO Východné Karpaty podľa platných hraníc (od severnej hranice nezastavaného územia obce Nižný Komárnik až po hranicu s Poľskou republikou) a v červenom variante A jasne zdefinovať zásah do PR Dranec, prípadne doplniť do máp. Upozorňuje na nesprávne uvedený piktogram pri území európskeho významu v legende mapy Prehľadná situácia – súčasný stav.

- špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia z hľadiska ochrany prírody a krajiny boli splnené v dostatočnej miere, ale má za to, aby sa projekt upravil podľa určených pripomienok.

- za najvhodnejší variant z hľadiska ochrany prírody považuje modrý variant B. Tento oproti variantu M1 zasahuje vo vyššej miere do ÚEV Dukla, variant M1 ale vytvára významnú bariéru spolu s potrebou preložky súčasnej cesty, ktorá vznikne.

- navrhuje sa akceptovať monitoring na faunu popísaný v správe o hodnotení s tým, že sa odporúča rozšíriť ho aj na prvky RÚSES v plánovanej trase, ktoré budú priamo zasiahnuté navrhovanou činnosťou. Výstup monitoringu sa požaduje priebežne odovzdávať na okresný úrad a ŠOP SR, Správa CHKO Východné Karpaty.



*Vyhodnotenie – stanovisko je vecne totožné so stanoviskom vydaným ŠOP SR Správou CHKO Východné Karpaty, Medzilaborce. Je súhlasné, odporúča realizovať stavbu v modrom variante B. Pripomienky k správe o hodnotení majú formálny charakter, relevantné požiadavky je možné zapracovať do projektovej dokumentácie v ďalších stupňoch s prihliadnutím na odporúčaný variant. Ako opodstatnenú sme vyhodnotili požiadavku na rozšírenie návrhu monitoringu a súčinnosť s orgánmi a organizáciami ochrany prírody pri jeho realizácii a uplatnení výstupov.*

*Príslušný orgán zapracoval uvedené opodstatnené pripomienky a požiadavky do záverečného stanoviska. V ostatných bodoch predmetné stanovisko dotknutého orgánu sa berie na vedomie.*

### **Štátna ochrana prírody SR Správa CHKO Východné Karpaty**

(list č. CHKOVK/312/2016, 25.05.2016; doručenie listu neudané)

Stanovisko bolo vyžiadané ako podklad pre vyjadrenie orgánov štátnej správy ochrany prírody a krajiny: Okresný úrad Svidník, Odbor starostlivosti o životné prostredie a Okresný úrad Prešov, Odbor starostlivosti o životné prostredie a okrem iného sa v ňom uvádza:

- že predložená správa o hodnotení je koncepčne spracovaná v rozsahu prílohy k zákonu č. 24/2006 a kapitoly týkajúce sa záujmov ochrany prírody a krajiny sú spracované dostatočne. V rámci prílohy Primerané posúdenie vplyvov stavby rýchlostnej cesty R4 na územia Natura 2000 stanovisko upozorňuje na viaceré chyby v kap. 5. varianty.
- požaduje sa v každom variante upraviť zásah do CHKO Východné Karpaty podľa platných hraníc (od severnej hranice nezastavaného územia obce Nižný Komárnik až po hranicu s Poľskou republikou) a v červenom variante A jasne zadefinovať zásah do PR Dranec, prípadne doplniť do máp. Upozorňuje na nesprávne uvedený piktogram pri území európskeho významu v legende mapy Prehľadná situácia – súčasný stav.
- že špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia z hľadiska ochrany prírody a krajiny boli spracované v dostatočnej miere.
- že sa odporúča orgánu ochrany prírody a krajiny vydať súhlasné vyjadrenie k správe o hodnotení stavby rýchlostnej cesty R4 za podmienky, že daný projekt sa upraví podľa určených pripomienok.
- za najvhodnejší variant z **hľadiska ochrany prírody považuje modrý variant B**. Tento oproti variantu M1 zasahuje vo vyššej miere do ÚEV Dukla, variant M1 ale vytvára významnú bariéru spolu s potrebou preložky súčasnej cesty, ktorá vznikne.
- navrhuje sa akceptovať monitoring na faunu popísaný v SoH s tým, že sa odporúča rozšíriť ho aj na prvky RÚSES v plánovanej trase, ktoré budú priamo zasiahnuté navrhovanou činnosťou. Výstup monitoringu sa požaduje priebežne odovzdávať na územne príslušnú organizáciu ochrany prírody.

*Vyhodnotenie – komentár je totožný s komentárom k stanovisku Okresného úradu Svidník, Odbor starostlivosti o životné prostredie, nakoľko tento orgán v plnom znení prevzal stanovisko miestne príslušnej zložky odbornej organizácie ŠOP SR Banská Bystrica, Správa CHKO Východné Karpaty do svojho vyjadrenia.*

*Predmetné stanovisko odbornej organizácie ochrany prírody a krajiny berieme na vedomie.*

### **Okresný úrad Svidník – odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy**

(list č. OU-SK-OSZP-2016/003383-002, 03.06.2016; doručení na MŽP SR dňa 13.06.2016)

V stanovisku, okrem iného, uvádza, že:

- z hľadiska ochrany vodných pomerov nemá zásadné pripomienky k predloženej správe o hodnotení vplyvov na ŽP;
- po porovnaní výhod a nevýhod variantov a s ohľadom na mieru vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce na ochranu vodných

pomerov možno súhlasiť s odporúčanou realizáciou modrého variantu B. V ďalšej príprave akcie je potrebné v plnom rozsahu rešpektovať príslušné ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a súvisiacich predpisov s týmto zákonom.

*Vyhodnotenie* – stanovisko dotknutého orgánu štátnej vodnej správy odporúča realizáciu modrého variantu B z dôvodu miery vplyvov výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce na ochranu vodných pomerov. Upozornenie na potrebu v plnom rozsahu rešpektovať príslušné ustanovenia 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 súvisiacich predpisov s týmto zákonom v ďalšej príprave navrhovanej činnosti príslušný orgán zapracoval do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska.

#### **Okresný úrad Svidník – pozemkový a lesný odbor**

(list č. OU-SK-PLO-2016/003220-002/HP, 18.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 25.05.2016)

V stanovisku, okrem iného, uvádza, že:

- odporúča **variant B** (modrý),

- v závere stanoviska dotknutý orgán upozorňuje, že pri príprave podkladovej dokumentácie na územné rozhodnutie pre trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene a doplnení zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

*Vyhodnotenie* – stanovisko dotknutého orgánu štátnej správy na úseku ochrany a využívania poľnohospodárskej pôdy odporúča realizáciu stavby variantom B (modrý) z dôvodu minimálnych záberov menej kvalitnej pôdy, zásahu len do okrajových častí a teda k nedeleniu veľkých honov. Upozornenie, že pri príprave podkladovej dokumentácie na územné rozhodnutie pre trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene a doplnení zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov príslušný orgán zapracoval do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska.

*Predmetné stanovisko dotknutého orgánu berieme na vedomie.*

#### **Prešovský samosprávny kraj, Odbor regionálneho rozvoja**

(list č. 03961/2016/ODDUPZP-2, 02.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 10.06.2016)

V stanovisku uvádza, že:

- realizácia „Rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce“ je v súlade s Územným plánom veľkého územného celku Prešovského kraja v znení jeho neskorších zmien a doplnkov.

- po výbere najvhodnejšieho variantu a jeho odsúhlasení s dotknutými obcami bude tento variant zapracovaný do pripravovaného Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja.

*Vyhodnotenie* – stanovisko dotknutého orgánu uvádza súlad predkladanej navrhovanej činnosti s Územným plánom veľkého územného celku Prešovského kraja v znení jeho neskorších zmien a doplnkov, pričom predpokladá po výbere a odsúhlasení najvhodnejšieho variantu dotknutými obcami jeho zapracovanie do pripravovaného Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja. Príslušný orgán zapracoval uvedenú požiadavku do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska.

### Štátna ochrana prírody SR Banská Bystrica

(list č. ŠOP SR/1952/2016, 02.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 14.06.2016)

Odborná organizácia ochrany prírody a krajiny v časti *Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody* konštatuje, že:

- všetky varianty vedú sčasti v CHKO Východné Karpaty, v SKCHVU011 Laborecká vrchovina a zasahujú do prvkov ÚSES – nadregionálny biokoridor Ondava – Ladomírka, nadregionálne biocentrum Dukla a nadregionálny biokoridor Nízke Beskydy. Varianty A, B, C a M1 vedú okrajom SKUEV Dukla, variant A zasahuje do PR Dranec, variant M2 zasahuje do vodného toku Ladomírka, ktorý je vodohospodársky významným tokom a súčasťou širšieho lovného teritória rybníka riečného (*Alcedo atthis*).
- predložená správa o hodnotení má štruktúru podľa prílohy č. 11 zákona, jej prílohou je Primerané posúdenie vplyvov stavby rýchlostnej cesty R4 na územia Natura 2000. Dokumentácia bola pravdepodobne pripravovaná v časovom strese, lebo pôsobí neusporiadaným dojmom, obsahuje mnoho všeobecných formulácií ako aj pravopisných i štylistických nedostatkov.
- v správa o hodnotení sa opakujú nedostatky primeraného posúdenia. Nie sú vyhodnotené vplyvy oplozenia R4. Viaceré vplyvy sú vyhodnotené už aj so zmiernujúcimi opatreniami.
- v primeranom posúdení sa uvádza, že „sa postupovalo podľa „Metodiky hodnotenia vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 SR (ŠOP SR, 2014)“, ale ani jeho štruktúra tomu nenasvedčuje. Údaje o projekte nie sú prispôbené primeranému posúdeniu.
- v návrhu opatrení na ochranu bioty sú uvedené aj opatrenia, ktoré tam nepatria (napr. zachytávanie zrážkových vôd), viacero opatrení je všeobecných a nekontrolovateľných (napr. minimalizovať..., dostatočne vysoké a široké premostenie), niektoré rieši zákon 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (napr. výrub drevín). Niektoré uvedené opatrenia mali byť podkladom aspoň pre primerané posúdenie (prieskum obojživelníkov a netopierov). Uvedené sú aj protirečivé opatrenia.
- upozorňuje, že požiadavka na výsadbu drevín na svahoch cesty nie je v súlade so záujmami ochrany prírody minimálne v CHVU.
- návrh monitoringu je stručný a neúplný,
- v časti *Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia* stanovisko uvádza, že niektoré špecifické požiadavky boli formálne splnené, ale neboli splnené obsahovo, resp. neboli splnené (napr. poloha pilierov, charakterizovať reálnu vegetáciu s aktuálnym zastúpením chránených biotopov (biotopy európskeho a národného významu) a rastlín, identifikovať vplyvy na ne a navrhnúť zmiernujúce opatrenia, podrobne posúdiť vplyvy variantov rýchlostnej cesty R4 na predmet ochrany v dotknutých chránených územiach).
- predložená správa o hodnotení má značné nedostatky z hľadiska záujmov ochrany prírody, preto ju vrátane primeraného posúdenia odporúča odborná organizácia dopracovať na vyhovujúcu úroveň podľa pripomienok uvedených v stanovisku a tiež v súlade so špecifickými požiadavkami rozsahu hodnotenia.

*Vyhodnotenie* – je totožné s vyhodnotením k stanovisku MŽP SR, Sekcie ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, nakoľko predmetná sekcia ministerstva v plnom znení prevzala stanovisko odbornej organizácie ŠOP SR Banská Bystrica do svojho vyjadrenia.

### Generalna Dyrekcja ochrony Środowiska, Warszawa

(list č. DOOS-tos.442.3.2016.az2, 30.06.2016; doručený na MŽP SR dňa 07.07.2016)

V odpovedi na list MŽP SR z dňa 13. mája 2016 (ktorý bol doručený poľskej strane 23.05.2016) vo veci cezhraničného posudzovania navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce**“ podľa Espoo konvencie, v úvodnej časti poľská strana stručne komentuje históriu prípravy navrhovaného prepojenia Poľskej republiky a Slovenskej republiky v uvedenom priestore a následne sa stručne popisuje príprava rýchlostnej cesty S19

na poľskom území a bod napojenia S19 a R4, ako aj záujmy ochrany prírody a krajiny v dotknutom priestore na poľskej strane. V ďalšej časti odpovede poľská strana uvádza:

- neďaleko predmetného hraničného priechodu sa vyskytujú početné formy ochrany prírody, vrátane lokalít európskeho významu, a to rovnako na slovenskej aj poľskej strane (následne sú v odpovedi vymenované).

- v mieste hraničného priechodu Vyšný Komárnik – Barwinek je naplánované napojenie cesty R4 s plánovanou rýchlostnou cestou S19 na poľskej strane. Spojenie ciest R4 a S19 je súčasťou výstavby transeurópskeho dopravného koridoru Via Carpatia. Plánované trasy môžu na poľskej aj slovenskej strane negatívne vplyvať na kontinuitu migračných koridorov. Z tohto pohľadu je nevyhnutné vhodne minimalizovať negatívny dopad ciest na faunu, teda uplatňovať riešenia umožňujúce migráciu živočíchov (prechody pre zvieratá, mosty, estakády) a monitorovať ich účinnosť. Uplatnenie vhodných opatrení minimalizujúcich na slovenskej aj poľskej strane zníži riziko výskytu negatívneho vplyvu na prírodné prostredie, vrátane tvorenia bariér, vzniku kolíznych situácií alebo izolácie populácií živočíchov, čo je pre tento typ investícií charakteristické. V súlade s predloženou dokumentáciou je variantom vhodným na realizáciu **variant modrý (B)**, ktorý najmenej zasahuje do prírodného prostredia a prebieha v blízkosti existujúceho dopravného koridoru I/21 (E371).

- vzhľadom na skutočnosť, že rýchlostné cesty S19 a R4 sú vzájomne funkčne prepojené a predstavujú jeden komunikačný ťah a vzhľadom na predpoklady, z ktorých dokumentácia vychádza, **bolo rozhodnuté o tom, že pristúpenie poľskej strany do konania o cezhraničnom vplyve predmetného projektu na životné prostredie nie je odôvodnené,**

- v závere odpovede poľská strana žiada o informovanie o ďalších fázach konania a o zaslanie záverečného stanoviska.

*Vyhodnotenie – z odpovede Generalnej Dyrekcie ochrany Środowiska za Poľskú republiku je zrejmé, že aj na poľskej strane prebieha príprava výstavby rýchlostnej cesty S19, ktorá sa napojí na hranici so Slovenskou republikou na rýchlostnú cestu R4, pričom sa v stavbu dotknutom území na slovenskej i poľskej strane nachádzajú územia, ktoré sú predmetom záujmov ochrany prírody a krajiny. Vzhľadom na skutočnosť, že cesty S19 a R4 sú vzájomne funkčne prepojené a predstavujú jeden komunikačný ťah a vzhľadom na predpoklady, z ktorých dokumentácia vychádza, bolo rozhodnuté o tom, že pristúpenie poľskej strany do konania o cezhraničnom vplyve predmetného projektu na životné prostredie nie je odôvodnené. Poľská strana v súlade s výsledkami dokumentácie SoH uprednostňuje variant modrý (B), ktorý najmenej zasahuje do prírodného prostredia. Poľská strana žiada o informovanie o ďalších fázach konania a o zaslanie záverečného stanoviska.*

*Príslušný orgán berie stanovisko (odpoveď) poľskej strany k neprístupeniu do konania o cezhraničnom vplyve navrhovanej činnosti na vedomie a akceptuje ho.*

*Časť stanoviska, upozorňujúca na možné negatívne vplyvy na kontinuitu migračných koridorov, akceptovať požiadavky na minimalizáciu negatívnych dopadov ciest na faunu a uplatňovať riešenia umožňujúce migráciu živočíchov (prechody pre zvieratá, mosty, estakády) a monitorovať ich účinnosť spolu s uplatnením vhodných opatrení minimalizujúcich na slovenskej aj poľskej strane na zníženie rizika výskytu negatívneho vplyvu na prírodné prostredie, vrátane tvorenia bariér, vzniku kolíznych situácií alebo izolácie populácií živočíchov, čo je pre tento typ investícií charakteristické, je primerane zapracovaná ako odporúčania do záverečného stanoviska a ako požiadavky do ďalšej projektovej prípravy stavby R4.*

**Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Riaditeľstvo OZ Piešťany**

(list č. 13167/210/2016, 09.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 12.05.2016)

Nakoľko predmetná stavba patrí do správy SVP, š.p., OZ Košice v prílohe mu bola odstúpená na vyjadrenie.

*Vyhodnotenie – nakoľko SVP, š.p., Riaditeľstvo OZ Piešťany odstúpilo na vyjadrenie správu o hodnotení na Odštepny závod Košice, príslušný orgán berie list SVP, š.p., Riaditeľstvo OZ Piešťany na vedomie.*

**Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Riaditeľstvo OZ Košice**

(list č. CS 26/2016-CZ11771/49220/Ga, 20.06.2016; doručení na MŽP SR dňa 23.06.2016)

SVP, š.p., OZ Košice zaujíma k predloženému zámeru stanovisko, že z **hľadiska koncepcných zámerov vodného hospodárstva nemá k predmetnému zámeru pripomienky**. Súčasne v stanovisku oznamuje, že:

- v rámci projektu: „Mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika vodných tokov Slovenska“, boli pre geografické oblasti, v ktorých bol v rámci predbežného hodnotenia povodňového rizika identifikovaný výskyt významného povodňového rizika, vypracované Mapy povodňového ohrozenia (MPO) a mapy povodňového rizika (MPR) v súlade s § 6 a § 7 zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov a nadväzne v súlade s vyhláškou č. 419/2010 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o vyhotovovaní máp povodňového ohrozenia a máp povodňového rizika, o uhrádzaní výdavkov na ich vypracovanie, prehodnocovanie a aktualizáciu a o navrhovaní a zobrazovaní rozsahu inundačného územia na mapách. Medzi tieto geografické oblasti bola zaradená aj geografická oblasť Lodomírka - Hunkovce, rkm 11,500 - 13,000 a geografická oblasť Lodomírka - Krajná Poľana rkm 13,800 - 15,100. Predmetné mapy sú permanentne sprístupnené na adrese: <http://mpompr.svp.sk>.

- z **hľadiska požiadaviek ochrany vôd pred znečistením** nemá SVP, š.p., OZ Košice zásadne pripomienky ku Správe o hodnotení. Účinnosť navrhovaných čistiacich zariadení pre vody z povrchového odtoku a garantovanú kvalitu vody v ukazovateli NEL na odtoku z odlučovača vybrať v súlade s požiadavkami územia, na ktorom sa dotknuté vyústenie nachádza (ochranné pásmo, povodie vodárenského toku,...).

- z **hľadiska technicko-prevádzkových záujmov** správcu vodných tokov a protipovodňovej ochrany sa SVP, š.p., OZ Košice k stavbe „Rýchlostná cesta R4 št. hranica SR/PR - Hunkovce“ vyjadril stanoviskom č. CZ 8216/6572/2012/49220/Vg zo dňa 4.4.2012 k stupňu projektovej dokumentácii - Zámer EIA. K predloženej správe o hodnotení nemá správca vodného toku zásadne námietky za dodržania podmienok zo stanoviska č. CZ 8216/6572/2012/49220/Vg a to:

1. Pri návrhu mostových pilierov žiada o ich umiestnenie mimo kynety toku a navrhovať ich prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku pre účely údržby vodného toku.
2. Mostné objekty dimenzovať na návrhový prietok  $Q_{100}$  s minimálnym dodržaním voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 736822, resp. STN 736201.
3. Pri súbehu a križovaní objektov rýchlostnej cesty s vodnými tokmi je nutné dodržať § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov tak, aby pre správcu vodných tokov bol zachovaný manipulačný pás pri vodohospodársky významnom vodnom toku Lodomírka šírky min. 10,0 m od jeho brehovej čiary, pri drobných vodných tokoch min. 5,0 m od ich brehovej čiary.
4. Projektová dokumentácia pri úpravách tokov súvisiacich s premosteniami, resp. súbehmi komunikácii s vodnými tokmi musí byť vypracovaná autorizovaným inžinierom pre vodohospodárske stavby v zmysle platných legislatívnych a technických noriem.
5. Nutné výrubu drevitého porastu v dotyku s vodným tokom vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty žiada správca toku vopred odsúhlasiť s našou organizáciou. Konečné povolenie na výrub stromov a krov v korytách tokov, na pobrežných pozemkoch a inundačných územiach

vydáva v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov orgán štátnej vodnej správy.

Jednotlivé stupne projektovej dokumentácie uvažovanej stavby žiada správca vodného toku s ním odsúhlasiť.

*Vyhodnotenie – v stanovisku správcu vodných tokov k predloženej správe o hodnotení sú zdôraznené podmienky, za predpokladu ktorých sa výstavba v rámci navrhovanej činnosti môže realizovať. Správca vodných tokov v dotknutom území nemá zásadne námietky voči navrhovanej činnosti za dodržania podmienok vyplývajúcich z platnej legislatívy ochrany vôd. Stanovisko sa akceptuje a v ňom uvedené požiadavky sú zapracované do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska.*

#### **Lesy Slovenskej republiky, š.p., OZ Prešov**

(list č. 26202/2016 6258/2016/2391, 30.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 02.06.2016)

V stanovisku Lesov Slovenskej republiky, š.p., OZ Prešov sa uvádza, že dotknutý orgán nemá námietky k danej správe o hodnotení.

*Vyhodnotenie – Lesy Slovenskej republiky, š.p., OZ Prešov k správe o hodnotení „Rýchlostná cesta R4 št. hranica SR/PR – Hunkovce“ nemá námietky. Stanovisko sa berie na vedomie.*

#### **Vojenský historický ústav, Bratislava**

(list č. VHÚ-258/2016, 30.05.2016; 01.06.2016)

V stanovisku sa uvádza:

1. k správe o hodnotení VHÚ **nemá zásadné pripomienky a súhlasí s jej záverom**, že odporúčaný **modrý variant B** je na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce na jednotlivé zložky životného prostredia a ochrany prírody najoptimálnejším riešením.

2. uvedené riešenie zasahuje do objektov v správe rozpočtovej organizácie Vojenský historický ústav so sídlom v Bratislave (parc. č. 183/1, 183/2, 183/5 a 183/6) a ochranného pásma nehnuteľnej národnej kultúrnej pamiatky (ďalej len „NKP“). Preto je nutné realizovať opatrenia na eliminovanie dopadov výstavby rýchlostnej cesty na objekty NKP – Dukelské bojisko (bariéry, náhradné prístupy k objektom VHÚ, parkoviská, zámeny pozemkov a označovanie) a vlastnícky vysporiadať pozemky.

3. ďalšie projekčné a realizačné práce zasahujúce do ochranného pásma NKP je nutné vykonávať v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

*Vyhodnotenie – v stanovisku Vojenského historického ústavu k predloženej správe o hodnotení sa uvádza, že nemá zásadné pripomienky a súhlasí s odporúčaným modrým variantom B. Stanovisko ďalej uvádza podmienky a požiadavky, za ktorých sa výstavba v rámci navrhovanej činnosti môže realizovať.*

*Stanovisko sa akceptuje a v ňom uvedené podmienky a požiadavky sú zapracované do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska.*

#### **Stanoviská zainteresovanej verejnosti**

K predloženej správe o hodnotení bolo zainteresovanou verejnosťou doručené nasledovné stanovisko:

#### **Ján Tirko, Nižný Komárnik 59. 090 05 Krajná Poľana, 0918 062 277, 0915 879 183**

(list zo dňa 25.05.2016; doručený na MŽP SR dňa 27.05.2016)

V stanovisku sa obracia so svojimi požiadavkami:

- podľa navrhovaných variantov budúcej rýchlostnej cesty R4 cez obec Nižný Komárnik sa prikláňa k **modrému variantu B**,

Vyhodnotenie – uvedené konštatovanie sa berie na vedomie.

- žiada, aby bola najbližšia vzdialenosť rýchlostnej cesta R4 aspoň 100 metrov od jeho rodinného domu č. 59, pretože štátna cesta I/73 je v tesnej blízkosti a majú neustály hluk a otrasmi od pribúdajúcej kamiónovej dopravy je narušená statika domu (praskliny na múroch),

Vyhodnotenie – dotknutý občan stručne zhrnul negatívne vplyvy z prevádzky na ceste I/21 (staré označenie cesty: I/73) na svoj dom, uvedená požiadavka bola primerane zapracovaná vo forme preskúmania a vyhodnotenia možnosti odsunutia trasy rýchlostnej cesty R4 v požadovanom mieste v ďalšej projektovej príprave stavby.

- v nadväznosti na prvú požiadavku žiada p. Tirko o finančný príspevok na zabudovanie plastových okien s nízkym koeficientom prestupu zvuku, keďže už teraz nám kamióny narúšajú spánok,

Vyhodnotenie – pokiaľ hluková štúdia a meranie hluku po spustení prevádzky rýchlostnej cesty R4 preukáže, že hluk z rýchlostnej cesty R4 prekročí povolené limity, odporúča sa finančný príspevok na stavebnú úpravu ochrany pred hlukom zapracovať ako vyvolaný náklad do opatrení na zníženie hlukovej záťaže obyvateľov dotknutých obcí.

- ďalej žiada, aby ich rodinný dom bol chránený pred hlukom protihlukovými stenami, a aby boli blízke domy odhlučnené aj individuálne stavebnou úpravou narastajúcimi otrasmi a preťaženými kamiónmi im zosúvajúca cesta I/73 povykľáňala murovaný plot pri našom rodinnom dome, žiada preto o zabezpečenie cesty I/73 proti zosuvom a opravu plotu,

Vyhodnotenie – na základe vypracovanej hlukovej štúdie je štandardnou súčasťou projektovej prípravy aj návrh výstavby protihlukových opatrení (stien) na navrhovanej rýchlostnej ceste R4 v okolí obývaných lokalít. Je odôvodnený predpoklad, že realizáciou rýchlostnej cesty R4 dôjde k ukludneniu premávky na ceste I/21 a k podstatnej eliminácii negatívnych vplyvov z tranzitnej dopravy na obyvateľstvo. Opravy a rekonštrukcie ciest I. triedy a prípadné náhrady za škody spôsobené ich prevádzkou patria do pôsobnosti Slovenskej správy ciest so sídlom v Bratislave. Požiadavka sa berie na vedomie.

- žiada o výstavbu prístupovej cesty k ich rodinnému domu, ktorá by nebola postavená v ich záhrade, východne pod domom, potom by boli obkľúčené cestami,

Vyhodnotenie – NDS rieši v rámci výstavby diaľnic a rýchlostných ciest iba prístupové cesty k pozemkom rozdeleným výstavbou, čo nie je prípad plánovanej výstavby rýchlostnej cesty R4 v blízkosti domu p. Tirka. Uvedená požiadavka sa považuje ako neodôvodnená. Prístup k rodinnému domu v súčasnosti má p. Tirko minimálne z cesty I/21. Keďže vybudovaním rýchlostnej cesty R4 sa tento stav nijako nezmení, rýchlostná cesta R4 bude ďalej od domu ako I/21 západným smerom (skladba objektov je nasledovná v smere východ – západ: dom, cesta I/21, rýchlostná cesta R4), nedôjde k žiadnemu rozdeleniu jeho pozemku, ani k narušeniu prístupu k domu z titulu navrhovanej činnosti. Požiadavka sa berie na vedomie.

- žiada o zabezpečenie odtekania dažďovej vody a roztápajúceho sa snehu znečisteného chemikáliami z cesty a posypu aj zo strany rýchlostnej cesty R4 k ich domu, keďže doteraz majú skúsenosti, že im takáto špinavá voda steká do ovocného sadu a na ornicu,

Vyhodnotenie – vypracovaná projektová dokumentácia stavby musí obsahovať také technické riešenie odvedenia odpadových vôd (vrátane vôd zo zrážok) z navrhovanej stavby, aby neznečisťovala okolitú pôdu alebo povrchové alebo podzemné vody. K občanom popísanej situácii by pri stavbe a prevádzke rýchlostnej cesty R4 nemalo v budúcnosti dochádzať. Požiadavka sa berie na vedomie.

- žiada zregulovať "potôčik" pretekajúci naprieč plánovanou trasou R4 aj popri ich dome,

Vyhodnotenie – NDS v rámci vyvolaných investícií rieši regulovanie vodných tokov iba v bezprostrednom styku s rýchlostnou cestou. Nie je štandardné, aby NDS riešila reguláciu potoka v dĺžke niekoľkých desiatok metrov od miesta kríženia s líniovou stavbou. Požiadavka sa berie na vedomie.

- žiada o vysadenie zelene v obci pozdĺž cesty R4, ktorá by zachytávala výfukové plyny a ozdravovala ovzdušie,

*Vyhodnotenie – uvedenú požiadavku sa berie na vedomie, nakoľko výsadba zelene predstavuje súčasť projektu vegetačných úprav, ktorý je štandardne spracovávaný pre každú dopravnú stavbu a má definované pravidlá a požiadavky, kde a aký charakter drevín môže byť vysádzaný.*

- na protihlhom kopci zv. Prokopec v k.ú. Nižný Komárnik má p. Tirko vlastný zdroj pitnej vody (studňa) a vodovodné potrubie vedie naprieč plánovanej trasy rýchlostnej cesty R4. Vodovodné potrubie vedie popod cestu I/73 (teraz I/21). Vzhľadom na to, že pri nižšom tlaku vody v obecnom vodovode, sú rodiny z dvoch susediacich domov odkázané na ich vlastný zdroj, žiada aby prívod vody k ich rodinnému domu ostal zachovaný a bol pojatý do projektovej dokumentácie rýchlostnej cesty R4.

*Vyhodnotenie – uvedenú požiadavku ochrany vlastného zdroja pitnej vody (studňa) a vodovodného potrubia vedúceho naprieč plánovanej trasy rýchlostnej cesty R4 je zapracovaná do záverečného stanoviska a do projektového riešenia stavby, nakoľko zdroje pitnej vody v riešenom regióne sú vzhľadom na geologickú stavbu a hydrologické pomery územia veľmi obmedzené. V prípade, že technické riešenie nedovolí zachovať tento vodný zdroj alebo mu hrozí v budúcnosti z dôvodu realizácie a prevádzky navrhovanej stavby znehodnotenie, odporúčame kompenzáciu občanovi formou zabezpečenia nového zdroja pitnej vody.*

- žiada, aby mohli tieto svoje požiadavky pripomenúť aj stavbyvedúcemu pri výstavbe rýchlostnej cesty R4.

*Vyhodnotenie – bežnou súčasťou realizácie väčších stavieb (vrátane dopravných) sa stáva environmentálny dozor, ktorého úlohou je aj sledovanie realizácie environmentálnych opatrení a požiadaviek na zmiernenie negatívnych vplyvov zapracovaných do záverečného stanoviska na stavbe a predchádzanie negatívnych vplyvov pri výstavbe. Zhotoviteľ stavby je zodpovedný za splnenie predpísaných podmienok pri realizácii stavby. Stavbyvedúci je zástupca, v tomto prípade budúceho zhotoviteľa stavby a ten nie je oprávnený vykonať žiadnu činnosť vopred neodsúhlasenú objednávateľom, t.j. NDS. Požiadavka sa berie na vedomie.*

V závere p. Tirko opäť žiada o celkové dôkladne posúdenie vplyvu výstavby rýchlostnej cesty R4 cez obec Nižný Komárnik a zhodnotenie vplyvu jej výstavby na životné prostredie a na dotknutých občanov.

*Vyhodnotenie – predmetná požiadavka je plne realizovaná vlastným procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce“, ktorý má svoje zákonom stanovené postupy a etapy a výsledným efektom je záverečné stanovisko, do ktorého sa zapracujú všetky oprávnené požiadavky pre povoloovací proces a ďalšiu projektovú prípravu stavby. Požiadavka sa berie na vedomie.*

*Stanovisko sa berie na vedomie a v ňom uvedené oprávnené požiadavky občana pána Tirka z Nižného Komárnika sú primerane zapracované do odporúčaní a požiadaviek záverečného stanoviska.*

V etape spracovania dokumentácie zámeru navrhovanej činnosti bolo zo strany **Združenia súkromných vlastníkov lesa a urbariátu, Pozemkové spoločenstvo, Nižný Komárnik** (ďalej len Združenie) listom zo dňa 4.4.2012 na MŽP SR doručené stanovisko, v ktorom Združenie upozorňuje na skutočnosť, že výstavbou variantu „B“ nebude mať možnosť vykonávať obhospodarovanie ich lesa. V prípade, že sa im navrhovanou stavbou skomplikuje alebo zamedzí prístup k parcelám č. 301/2, 339/2 a 339/3 (pri rybníku), resp. parcel č. 383 a 307 v katastri obce Nižný Komárnik, požadujú doplnenie projektu o podjazdy alebo nadjazdy na sprístupnenie vyššie uvedených parcel. Ďalej v stanovisku uvádzajú, že za stavbou zabraté pozemky nebude nikto z členov spoločenstva žiadať finančnú náhradu, ale



budú trvať na pridelení pozemkov príslušnej výmery z pozemkov vo vlastníctve štátu doposiaľ obhospodarovaných Lesmi SR, š.p., ktoré sa nachádzajú v katastri ich obce alebo v susediacich katastroch.

*Vyhodnotenie – predmetná požiadavka na výmenu lesných pozemkov Združenia súkromných vlastníkov lesa a urbariátu, Pozemkové spoločenstvo, Nižný Komárnik je primerane zapracovaná do odporúčaní a návrhu záverečného stanoviska a odporúča sa preskúmanie možnosti jej riešenia v ďalšej etape projektovej prípravy navrhovanej činnosti.*

## **5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona**

Za spracovateľa odborného posudku podľa § 36 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. určilo MŽP SR listom č. 800/2016-1.7/ml zo dňa 06. 06. 2016 **Ing. Petra Chomjaka**, Ďumbierska 4, 080 01 Prešov, ako odborne spôsobilú osobu podľa § 60 a § 61 zákona, číslo osvedčenia MŽP SR 84/96 – OPV, zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb dňa 17. 07. 1996. Na spracovanie odborného posudku bola po predbežnom preštudovaní správy o hodnotení a k nej vypracovaných materiálov a doručených stanovísk, ako aj s ohľadom na citlivosť územia, do ktorého je navrhovaná činnosť situovaná prizvaná odborne spôsobilá osoba podľa § 60 a § 61 zákona, **RNDr Mária Zuskinová**, Pod hradom 276, 034 95 Likavka, zapísaná dňa 11. 1. 2010 do zoznamu odborne spôsobilých osôb pod číslom 456/2010/OHPV. Posudok a návrh záverečného stanoviska bol spracovaný na základe preštudovania predmetnej dokumentácie správy o hodnotení doručenej na MŽP SR, stanovísk k dokumentácii správy o hodnotení vypracovaných príslušnými povolojúcimi a dotknutými orgánmi a dotknutými obcami, na základe konzultácií so spracovateľom dokumentácie posudzovania vplyvov na životné prostredie, doplňujúcich údajov získaných konzultáciami s povereným zástupcom navrhovateľa, na základe terénnej obhliadky lokality umiestnenia navrhovanej činnosti, konzultácií s vybranými dotknutými orgánmi a dotknutým samosprávnym krajom, konzultácie s poverenými pracovníkmi územne príslušnej zložky ŠOP SR - Správy CHKO Východné Karpaty, ako aj na základe štúdia ďalších podkladových materiálov i vlastných zistení, odborných poznatkov a doterajších dlhoročných praktických skúseností spracovateľa odborného posudku v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Odborný posudok bol spracovaný podľa § 36 ods. 4, 6, 7 a súvisiacich ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Z písomných stanovísk doručených príslušnému orgánu a z priebehu verejného prerokovania navrhovanej činnosti v jednotlivých dotknutých obciach vyplynulo, že voči realizácii stavby „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce“ nie je zo strany dotknutých orgánov, dotknutých obcí alebo verejnosti vznesený žiadny zásadný nesúhlas alebo pripomienka.

Z oslovených 20 dotknutých orgánov, 4 dotknutých obcí a 3 subjektov zainteresovanej verejnosti prišlo v rámci stanovísk alebo bolo na verejnom prerokovaní k správe o hodnotení vyslovených celkom 11 súhlasov alebo odporúčaní na realizáciu variantu B modrého, 11 subjektov nemalo pripomienky k správe o hodnotení a jej záverom, 15 subjektov vyslovilo požiadavky a podmienky pre ďalší proces projektovej prípravy a povoľovania navrhovanej činnosti. Aj v rámci otázok vznesených na verejných prerokovaniach rezonovala najmä problematika riešenia hlukovej situácie formou protihlukových stien, prístup na pozemky po výstavbe rýchlostnej cesty, prípadne konkrétne požiadavky obyvateľov vzťahujúce sa k realizácii uvedenej navrhovanej činnosti.

Predložená správa je spracovaná v zákonom požadovanej štruktúre, na dobrej odbornej úrovni, obsahovo je napísaná dostatočne zrozumiteľne aj pre laickú verejnosť, pričom aj prostredníctvom samostatných príloh umožňuje získať si primeraný obraz o navrhovanej činnosti a o jej predpokladaných vplyvoch na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva.

Správa o hodnotení obsahuje dostatočný súhrn informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia a dostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti primerane stavu rozpracovania projektovej dokumentácie. Napriek niektorým pripomienkam a požiadavkám na dopracovanie vybraných okruhov údajov za ochranu prírody a krajiny a dopadov na sústavu území Natura 2000 je možné rozhodnúť o výbere najvhodnejšieho variantu na výstavbu a uvedené pripomienky a požiadavky uplatniť v ďalšom procese prípravy a povoľovania stavby R4.

Spracovatelia odborného posudku súhlasia so závermi správy o hodnotení a **odporúčajú realizovať** navrhovanú činnosť *Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce* podľa **variantu B modrého** s tým, že v ďalšej etape prípravy stavby je potrebné zohľadniť opatrenia zahrnuté v kapitole VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska a zrealizovať monitoring vybranej zložky životného prostredia pred výstavbou a po uvedení stavby do prevádzky.

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

V správe o hodnotení boli posúdené negatívne aj pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti *Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce* počas výstavby a prevádzky podľa rozsahu prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa došlých stanovísk k navrhovanej činnosti, ako aj záverov správy o hodnotení sa ako závažný problém javí vplyv počas prevádzky na hlukové pomery pre obyvateľov dotknutých obcí a vplyvy na biotu a územia európskej sústavy Natura 2000 v súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti.

##### ***Vplyvy na obyvateľstvo***

Navrhovaná činnosť spolu s realizáciou navrhovaných opatrení nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva, štúdie - hluková a emisná štúdia v prípade realizácie navrhovaných opatrení preukázali dodržanie príslušných hygienických limitov.

##### ***Vplyvy počas výstavby***

##### **Negatívne vplyvy:**

- vznikajú v súvislosti so zvýšenou produkciou prašnosti, stavebného hluku, obmedzenia plynulosti dopravy, pohybu obyvateľstva a podmieneným narušením pohody a kvality života obyvateľstva v dotknutých obciach,

- vplyvom staveniskovej dopravy môže dôjsť k narušeniu pohody a kvality života obyvateľov žijúcich v okolitých obciach.

##### ***Vplyvy počas prevádzky***

- výstavbou hodnoteného úseku R4 sa hodnotí ako **pozitívny vplyv** na obyvateľstvo, keďže v prípade **nulového variantu** je očakávaný nárast dopravy v zmysle dopravno - inžinierskeho posúdenia na medzinárodnej ceste I/21 (E371), čo sa prejaví nárastom hlukového a emisného zaťaženia obyvateľstva, frekventovaná premávka na ceste I/21 bude naďalej obmedzovať pohyb dotknutého obyvateľstva, predstavovať vysoké riziko kolízií,

- v prípade novej trasy rýchlostnej cesty sa ťažká nákladná doprava odkloní zo súčasnej cesty I/21, čím sa minimalizujú kolízne situácie dopravy s pešími / cyklistami.

##### ***Zdravotné riziká***

- zdravotné riziká v hodnotenom území v zastavaných častiach dotknutých sídiel sa realizáciou navrhovanej činnosti znížia oproti súčasnému stavu, dôjde k zníženiu nehodovosti, zvýši sa bezpečnosť pohybu účastníkov cestnej dopravy - chodcov a cyklistov,

- s ohľadom na očakávaný vývoj intenzít dopravy na rýchlostnej ceste R4 a ceste I/21 sa neočakáva v hodnotenom koridore vzostup prípustných koncentrácií CO a NO<sub>x</sub>, ktorý by prekračoval limitné hodnoty, čo potvrdili výsledky rozptylovej štúdie.

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

- počas realizácie výstavby trasy rýchlostnej cesty dôjde k dočasnému výraznejšiemu narušeniu pohody a kvality života obyvateľstva v závislosti od variantu realizácie R4. Pôjde o vplyv polohy stavebných dvorov, zemníkov, obmedzenia dopravy, zvýšenia prejazdov stavebnej techniky, ďalej stavebný ruch (hlučnosť) a zvýšenú prašnosť.

### ***Vplyvy na sociálne a ekonomické súvislosti***

Navrhovaná činnosť bude mať spoločenský a verejnoprospešný (medzinárodný) význam:

- podporí rozvoj dopravnej infraštruktúry na národnej, regionálnej a medzinárodnej úrovni - severojužného prepojenia Slovenska s Poľkou a Maďarskou republikou,
- výstavba R4 na území Slovenskej republiky nahradí existujúce nevyhovujúce úseky ciest I. triedy pre tranzitnú medzinárodnú dopravu, súčasťou je cesta I/21 - medzinárodný dopravný ťah E371,
- podporí zníženie dopravných časov, spotrebu pohonných hmôt v doprave, logistiku tovarov,
- zlepší sa dostupnosť dotknutých sídiel pre obyvateľov vzhľadom na zníženie dopravného zaťaženia cesty I/21, táto sa ponecháva z dôvodu zachovania obslužnosti dotknutých sídiel,
- realizácia R4 pozitívne ovplyvní rozvoj regiónu Ondavy, tento sa stane atraktívnejší pre prípadných investorov,
- očakávajú sa pozitívne vplyvy v oblasti cestovného ruchu, podpora poznávacieho a rekreačného turizmu vzhľadom na zlepšenie dopravnej dostupnosti regiónu Ondavy, región poskytuje priaznivé podmienky pre víkendové pobyty v prírode, turistiku, poznávanie kultúrnych pamiatok,
- realizácia R4 bude mať priaznivý vplyv na obyvateľstvo - kvalitu života, účelom je odkloniť tranzitnú dopravu mimo zastavané územie obcí.
- vplyv navrhovanej činnosti na sociálne a ekonomické súvislosti bude pozitívny.

### ***Asanácia objektov***

- v prípade realizácie hodnoteného úseku je potrebná v závislosti od variantu R4 asanácia objektov. V prípade modrého variantu B, zeleného variantu C a červeného variantu A ide o nevyužívané, opustené objekty v Nižnom Komárniku, objekt nevyužívanej chátrajúcej chaty vo Vyšnom Komárniku. Pôjde o nevýznamné vplyvy na obyvateľstvo a služby a cestovný ruch. V prípade modifikovaného variantu M2 výstavba rýchlostnej cesty zasahuje do odpočívadla pod Pamätníkom 1. československého armádneho zboru, kde sú v súčasnosti v prevádzke 2 stravovacie objekty. Z hľadiska ekonomických dopadov sú varianty M1 a M2 menej priaznivé.

#### ***Variant A (červený) - objekty na asanáciu***

- nebytová budova - parcela č. 237, LV 158, k.ú. Nižný Komárnik
- bytová budova - parcela č. 278, LV 98, k.ú. Nižný Komárnik
- nebytová budova - nevyužívanej chaty vo Vyšnom Komárniku - parcela č. 118/1, LV 118, k.ú. Vyšný Komárnik
- parcela č. 128/1 Objekt Vojenského historického ústavu, „Výstavka“, k.ú. Vyšný Komárnik - (presunutie objektu)

#### ***Variant B (modrý), Variant C (zelený) - objekty na asanáciu***

- nebytová budova - parcela č. 237, LV 158, k.ú. Nižný Komárnik
- nebytová budova - nevyužívanej chaty vo Vyšnom Komárniku - parcela č. 118/1, LV 118, k.ú. Vyšný Komárnik
- parcela č. 128/1 Objekt Vojenského historického ústavu, „Výstavka“, k.ú. Vyšný Komárnik - (presunutie objektu)

#### ***Modifikovaný variant M1 - objekty na asanáciu***

- nebytová budova - parcela č. 237, LV 158, k.ú. Nižný Komárnik

- parcela č. 128/1 Objekt Vojenského historického ústavu, „Výstavka“, k.ú. Vyšný Komárnik - (presunutie objektu)

*Modifikovaný variant M2 - objekty na asanáciu*

- nebytová budova - parcela č. 237, LV 158, k.ú. Nižný Komárnik
- nebytová budova - parcela č. 195/8, k.ú. Vyšný Komárnik
- nebytová budova - parcela č. 195/9, k.ú. Vyšný Komárnik
- parcela č. 128/1 Objekt Vojenského historického ústavu, „Výstavka“, k.ú. Vyšný Komárnik
- (presunutie objektu).

***Prijateľnosť pre dotknuté obce***

- v prípade realizácie navrhovanej výstavby rýchlostnej cesty R4 a uplatnenia opatrení na ochranu zdravia sa očakáva v prípade realizácie najvhodnejšieho variantu zlepšenie kvality života pre obyvateľstvo dotknutých obcí, najmä obce Krajná Poľana,
- nárast dopravy na ceste I/21 (E371) bez protihlukových opatrení v súčasnosti má významný negatívny vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľstva v dotknutých obciach.

***Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické procesy***

- medzi najvýznamnejšie negatívne, priame vplyvy na horninové prostredie a reliéf patrí narušenie energie reliéfu zárezmi do terénu, realizácia násypov a mostných objektov, výmena podložia,
- medzi potenciálne negatívne vplyvy súvisiace s výstavbou jednotlivých úsekov rýchlostnej cesty R4 patrí aktivácia zosuvov, urýchlenie procesu zvetrávania, erózie, porušenie stability svahov.

*Najrizikovejšie úseky vedenia trasy R4:*

- **zosuv v Nižnom Komárniku** (o celkovej ploche cca 900x800m)
- modrý variant B prechádza naprieč týmto územím
- červený A a zelený variant C zasahujú do tohto územia okrajovo

Zosuv má výraznú odľučnú oblasť o výške až 30m a čelo zasahuje až takmer do toku Ladomírky. V hornej časti zosuvného územia vystupujú svahové deformácie blokového charakteru, v spodnej časti sú to prevažne potenciálne zosuvy s lokálnymi aktivizáciami. Pretože ide o zosuv s hrúbkou cez 20m, nie je ho možné prekonávať mostnými objektami, ale zemným telesom s minimálnymi zásahmi. Pôjde o významný trvalý zásah do horninového prostredia, ktorý si vyžaduje náročnú sanáciu zosuvu.

- **zosuvné územie vo Vyšnom Komárniku** (o celkovej ploche cca 1300x900m) - kde pre výrazne deformácie už bola pôvodná komunikácia I/73 (teraz I/21) presúvaná. V tejto polohe bude rovnako nevyhnutná sanácia zosuvu pred výstavbou.

**- zosuvné územie v Krajnej Poľane, v trase koncového úseku modrého variantu B**

V zmysle záveru orientačného inžiniersko – geologického prieskumu (RNDr. Čajka, 2011) by mohla byť vhodným riešením v daných inžiniersko – geologických pomeroch realizácia trasy *modrého variantu*. Táto sa na jednej strane vyhýba blokovým deformáciám, na druhej strane, práve modrý variant prechádza najväčšou dĺžkou 2 kritických zosuvných území (km 1,6-2,2 a km 4,5-5,3). Podrobným inžiniersko – geologickým prieskumom bude potrebné overiť reálnosť vedenia trasy týmto územím, zmonitorovať súčasnú aktivitu zosuvného svahu, a vyhodnotiť či realizácia stavby za uplatnenia geotechnických opatrení, sanácie zosuvu neohrozí stavbu v období prevádzky R4, tj. nevyvolá významné negatívne vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy v etape výstavby alebo prevádzky navrhovanej činnosti.

### ***Vplyvy na nerastné suroviny***

- stavba navrhovaných variantov R4 neprechádza priamo cez žiadne výhradné ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie,
- v rámci stavby sa navrhuje využívať existujúce ložiská nerastných surovín – stavebného kameňa s rozvinutou ťažbou, lokalizovaných mimo chránených území a neotvárať nové ložiská.

### ***Vplyvy na klimatické pomery***

#### *Hodnotenie rizík klimatických zmien vo vzťahu k realizácií navrhovanej činnosti*

- výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty R4 bude mať vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to najmä zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklímy v koridore stavby. Zhodnotenie vplyvov výstavby na klimatické zmeny bolo predmetom samostatnej prílohy *Vyhodnotenie rizík klimatických zmien*.

#### *Hodnotenie vplyvu na geologické pomery, geodynamické javy*

Klimatické zmeny (náhle vysoké zrážkové úhrny) sa podieľajú na vývoji geodynamických javov, aktivácií zosuvov, vyvolávajú eróziu pôdy. Vzhľadom na vysoké zastúpenie geodynamických javov:

- svahové deformácie, zosuvné územia, prejavy erózie bude potrebné realizovať navrhované geotechnické opatrenia (výmena podložia, úprava vodného režimu - odvodnenie pomocou drénov, hĺbkové zakladanie mostných objektov, realizácia oporných a zárubných múrov, sanácie zosuvných území). Za účelom zhodnotenia vplyvu výstavby na identifikované kritické zosuvy bude potrebné realizovať podrobný inžiniersko-geologický prieskum, ktorý overí reálnosť výstavby modrého variantu v kriticky zosuvnom území pri Krajnej Poľane a Nižnom Komárniku, vyhodnotí potrebné opatrenia pre realizáciu zakladania stavby, definuje celkový rozsah geotechnických opatrení proti aktivácií zosuvov, erózií, deštrukcii obytných objektov.
- územia náchylné na zosúvanie bude potrebné stabilizovať – úpravou vodného režimu, a vegetačným spevnením povrchu pôdy.

#### *Hodnotenie vplyvu na hydrologické pomery*

- v prípade realizácie červeného variantu boli vyhodnotené významné vplyvy na fyzikálne (hydromorfologické) pomery vodných tokov, zhoršenie ekologického stavu. Zraniteľnosť vodných tokov je vyhodnotená ako veľmi vysoká. Vzhľadom na významné zásahy do vodného toku Ladomírka sa očakávajú v prípade prívalových dažďov významnejšie prejavy povodne, došlo by k podstatným zmenám odtokových charakteristík toku.
- v prípade realizácie modrého variantu B alebo modifikovaného variantu M1 sa neočakávajú významné dopady na vodné toky. V prípade realizácie uplatnenia navrhovaných technických a netechnických opatrení sa neočakávajú významné dopady na hydromorfologické pomery, ekologický stav vôd, prejavy vodnej erózie, podstatné zmeny odtokových pomerov a zhoršenie povodňovej situácie v území.

#### *Hodnotenie zmeny klímy v doprave*

V doprave sa zmeny klímy prejavujú s intenzívnymi a negatívnymi dôsledkami v období pôsobenia vplyvu. Vedú k zvýšeniu dopravného času na prepravu osôb a tovarov, predĺženiu času cestovania a zvýšeniu pravdepodobnosti nehôd. Vážne komplikácie v doprave spôsobujú najmä vysoké a nízke teploty, intenzívne búrky a snehové kalamity, ktorých frekvencia a intenzita sa v dôsledku zmeny zvyšuje.

Vplyvy a dôsledky zmeny klímy v doprave:

- extrémny počasie – búrky, záplavy - odstávky cestných komunikácií, obchádzky, poškodenie cestnej infraštruktúry,
- zhoršené meteorologické podmienky - dážď, sneh, poľadovica, hmla - zníženie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné kongescie,
- zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy - zvýšené požiadavky na zimnú údržbu, možnosť poškodzovania krytu vozovky, vyššie nároky na kvalitu krytu vozovky.

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

Hlavnými líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia počas a výstavby navrhovanej činnosti bude komunikácia I/21, z ktorej bude možný prístup na stavenisko a samotné teleso cesty (stavenisková doprava). Pôjde o vplyvy dočasné, s lokálnym pôsobením s rôznou intenzitou pôsobenia. Počas výstavby navrhovanej činnosti sa na znečisťovaní ovzdušia bude podieľať okrem emisií z dopravy aj zvýšená prašnosť, pôjde však o vplyv dočasný s lokálnym pôsobením, ktorého intenzitu je možné eliminovať.

### ***Závery emisnej štúdie***

Z hľadiska množstva vyprodukovaných emisií sa javí priaznivejší úsek rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce v modrom variante B spolu s modifikovanými variantmi M1 a M2 na približne rovnakej úrovni (z dôvodu dĺžky variantu), nasleduje červený variant A a zelený variant C.

Po vybudovaní hodnoteného úseku „Rýchlostná cesta R4 Štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ neprekročí koncentrácia znečisťujúcich látok NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub> a benzénu limitné hodnoty podľa zákona č. 137/2010 Z. z. v hodnotenom úseku R4 vo všetkých variantných riešeniach (modrý variant B, modifikované varianty M1 a M2, červený variant A, zelený variant C) v časovom horizonte rokov 2036 - 2046. Z hľadiska emisií NO<sub>2</sub>, CO a ostatných škodlivín bude mať jazda vozidiel po plánovanom úseku „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ v plánovanej intenzite únosný vplyv na zdravie obyvateľstva a životné prostredie pri zachovaní platných predpisov v oblasti ochrany ovzdušia. Z hľadiska hygienického sú zdravotné riziká vznikajúce pri emisiách z dopravy v danom prípade akceptovateľné.

### ***Vplyvy na hlukovú situáciu v území***

- hlukové pomery v okolí stavby, na prepravných trasách budú zhoršené najmä v období výstavby, v dôsledku prác stavebných strojov, presunu stavebných materiálov,
- výstavba hodnoteného úseku rýchlostnej cesty R4 odkláňa dopravu mimo zastavané územie
- najmä v prípade realizácie modrého variantu B ponad obec Krajná Poľana, v prípade realizácie navrhovaných protihlukových opatrení sa očakáva pozitívny vplyv na hlukové pomery, zníženie hlukového zaťaženia z dopravy na R4,
- v súvislosti s nulovým variantom sa očakáva vzhľadom na nárast dopravných intenzít zvýšenie hlukovej záťaže v jestvujúcom koridore cesty I/21, ktorý prechádza obytným územím obce Krajná Poľana, v blízkosti obytných domov v Nižnom Komárniku, Hunkovce (trasy variantov končia v križovatke Hunkovce, na okraji zastavaného územia). Zhoršovanie hlukových pomerov vzhľadom na predikované prekračovanie ekvivalentných hladín hluku v obytnom území stanovených pre kategóriu územia II. sa hodnotí ako významný negatívny vplyv.
- výstavba hodnoteného úseku rýchlostnej cesty R4 odkláňa dopravu mimo zastavané územie - najmä v prípade realizácie modrého variantu B ponad obec Krajná Poľana, v prípade realizácie navrhovaných protihlukových opatrení sa očakáva pozitívny vplyv na hlukové pomery, zníženie hlukového zaťaženia z dopravy na R4. V obci Nižný Komárnik ostáva trasa zatiaľ vedená v blízkosti 3 rodinných domov, požiadavka odklonu trasy ďalej

od týchto obytných budov bude riešená v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby. Na základe monitoringu hluku sa overí reálna hluková záťaž v kritických bodoch v blízkosti R4 (pred obytnými domami), zhodnotí účinnosť protihlukových opatrení, v prípade nutnosti sa navrhnú fasádne úpravy objektov.

### ***Vplyvy na vodné pomery***

- z hľadiska ovplyvnenia kvality **povrchových vôd** sa v čase úprav koryta dotknutých tokov predpokladá krátkodobé mierne zvýšenie obsahu znečisťujúcich látok vo vode v dôsledku zemných prác. Tieto vplyvy sa hodnotia ako dočasné.

- počas výstavby môže dôjsť k významnejšiemu ovplyvneniu kvality povrchových vôd a podzemných vôd v prípade havarijného úniku nebezpečných látok, najmä pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov do povrchových vôd,

- pri zakladaní spodnej stavby mostov resp. mimoúrovňovej križovatky a počas ich výstavby môže dôjsť k dočasným zmenám hydromorfologických charakteristík útvaru povrchovej vody SKB0042 Ladomírka, resp. dotknutých drobných tokov, ako je narušenie dna koryta toku, zakaľovanie toku, narušenie brehov prísunom materiálu a pohybom stavebných mechanizmov, ktoré sa môžu lokálne prejaviť narušením bentickej fauny a ichtyofauny. Po ukončení stavebných prác sa očakáva, že väčšina dočasných zmien zanikne a tieto sa vrátia do pôvodného stavu resp. sa k nim čo najviac priblížia a nepovedú k zhoršovaniu ich ekologického vzťahu.

- v súčasnom stupni poznania sa nepredpokladá nová významná trvalá zmena hydromorfologických charakteristík útvaru povrchovej vody SKB0042 Ladomírka,

- k trvalej lokálnej zmene hydromorfologických charakteristík útvaru povrchovej vody SKB0042 Ladomírka, resp. dotknutých drobných tokov môže dôjsť po vybudovaní mostných pilierov a po realizácii úprav úsekov vodných tokov, ktoré sa môžu postupne v závislosti od ich rozsahu a spôsobu realizácie úpravy prejaviť aj trvalým narušením bentickej fauny a ichtyofauny a následne môžu viesť k riziku nedosiahnutia environmentálnych cieľov v útvare povrchovej vody SKB0042 Ladomírka,

- v zmysle odborného posúdenia VÚVH sa počas prevádzky vzhľadom na charakter stavby jej vplyv na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvaru povrchovej vody SKB0042 Ladomírka nepredpokladá,

- po vybudovaní mostných objektov, oporných múrov, ktoré budú hĺbkovo zakladané, môže dôjsť v prípade navrhovaných variantov k lokálnemu ovplyvneniu režimu **podzemných vôd** vytvorením bariérového efektu, – spomalenie pohybu podzemnej vody ich obtekaním v prípade, že mostné objekty budú založené pod úrovníu hladiny podzemnej vody. K lokálnemu ovplyvneniu režimu podzemných vôd môže dôjsť realizáciou hĺbkových trativodov na odvedenie podzemných vôd,

- neočakáva sa významný vplyv do takej miery vo vzťahu k plošnému rozsahu dotknutého vodného útvaru podzemnej vody, aby spôsobil zhoršovanie kvantitatívneho stavu dotknutého útvaru podzemnej vody. V ďalšej etape prípravy stavby je požadované overiť/preukázať úroveň hladiny podzemnej vody v dotknutom útvare podzemnej vody hydrogeologickým prieskumom. Vplyv z prevádzky R4 Štátna hranica SR/PR – Hunkovce na zmenu hladiny dotknutého útvaru podzemnej vody SK2005700F sa nepredpokladá.

- realizácia stavby hodnoteného úseku R4 negatívne neovplyvní ani neohrozí vodárenské zdroje využívané na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Na elimináciu negatívneho vplyvu bude potrebné rešpektovať a realizovať opatrenia na ochranu vôd a rešpektovať opatrenia, ktoré vyplývajú z rozhodnutí orgánov vodného hospodárstva,

- znečistenie povrchových a podzemných vôd môže byť do určitej miery ovplyvnené aj posypovými látkami.

- negatívne vplyvy na ochranu prírodných liečivých zdrojov a prírodných minerálnych vôd neboli identifikované, vplyv bude nulový,
  - v trase červeného variantu je situovaný registrovaný prameň 1725 - Vyšný Komárnik, Pod Dlhomcom hydrologickej monitorovacej siete SHMÚ, (prameň je v prevádzke, sú prerušené monitorovania, Pod vrcholom Matovky, na úpätí svahu). V prípade výstavby červeného variantu sa očakáva priamy stret s týmto prameňom,
  - trasa modrého variantu prechádza cca 50 m východne pod vodným zdrojom v Nižnom Komárniku, ktorý slúži na zásobovanie 3 rodín,
  - trasa navrhovanej činnosti neprechádza cez žiadne vodohospodársky chránené oblasti, priame strety a negatívne vplyvy na tieto územia neboli identifikované,
  - trasy navrhovaných variantov prechádzajú ochrannými pásmami vodárenského zdroja KP - 1, KP - 4, z ktorých je zásobovaný skupinový vodovod SKV Krajná Poľana DPM,
  - trasa modrého variantu je v kolízii s OP 1. stupňa vrtu KP - 1, prechádza okrajom ochranného pásma mostným objektom, dĺžka stretu je cca 107 m,
  - zakladaním mostného objektu nebude zasiahnuté OP I. stupňa vrtu KP - 1,
  - trasy červeného variantu A a zeleného variantu C prechádzajú okrajom oplotená - OP. 1 stupňa vodárenského vrtu KP - 4, trasy nie sú v kolízii s vrtom, nepredpokladáme zhoršenie kvality pitnej vody v zdroji v súvislosti s výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty R4,
  - vedenie trás navrhovaných variantov zasahuje do OP II. stupňa vonkajšieho a vnútorného ochranného pásma (OP II. vnútorné, OP II. vonkajšie) týchto vodárenských zdrojov, ide o nutné zásahy. V prípade realizácie navrhovanej stavby v hodnotenom úseku bude odvodnenie riešené prostredníctvom kanalizácie s prečistením vôd z povrchového odtoku v ORL, za účelom udržania kvality podzemnej a povrchovej vody.
- Významné nepriaznivé vplyvy na vodárenské zdroje v súvislosti s realizáciou hodnoteného úseku rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce sa nepredpokladajú v prípade uplatnení potrebných opatrení, uvedených v kapitole IV. správy o hodnotení a opatrení, ktoré vyplývajú z rozhodnutí orgánov vodného hospodárstva.

### ***Vplyvy na pôdu***

- priamym negatívnym vplyvom počas výstavby a prevádzky sú trvalé zábery pôd.
- z hľadiska trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy sú najväčšie trvalé zábery potrebné v prípade červeného variantu A (15,85 ha) a modrého variantu B (17,67). Zelený variant C vyžaduje záber 14,46 ha, modifikovaný variant M1 záber 15,17 ha. Najmenšie trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy sú potrebné v prípade modifikovaného variantu M1 (14,88 ha),
- trvalý záber poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely a lesnej pôdy v prípade umiestnenia nového úseku trasy rýchlostnej cesty R4 do krajiny predstavuje trvalý, priamy, významný negatívny vplyv na pôdu. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému trvalému odstráneniu humusového horizontu, čo predstavuje nezvratný vplyv na poľnohospodársku pôdu,
- dočasné zábery poľnohospodárskej, resp. lesnej pôdy súvisia s potrebou plôch pre manipulačné pásy pozdĺž trasy rýchlostnej cesty R4 Štátna hranica SR/PR – Hunkovce, pre výstavbu mostných objektov, 2 mimoúrovňových križovatiek, preložky a úpravy stavebných objektov, pre stavebné dvory a skládky ornice,
- v etape prevádzky hodnotenej činnosti môžeme predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (napr. únik ropných látok), čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy,
- následky znečistenia je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou plochy,
- v etape prevádzky dochádza pozdĺž cestného telesa ku kumulácii rizikových prvkov z emisii a posypových solí do pôdy, pričom zasiahnuté sú najmä násypy vozovky, okraje ciest.



Znečistenie sa viaže prevažne na povrchovú vrstvu cca 25 cm. Ide o kumulatívne, dlhodobé vplyvy cestnej premávky.

Z hľadiska trvalého záberu pozemkov je poradie vhodnosti realizácie variantov: modifikovaný variant M1, M2, modrý variant B, zelený variant C a červený variant A.

### ***Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy***

Dopady (negatívne, pozitívne) na biotu a záujmy ochrany prírody a krajiny spojené s realizáciou rýchlostnej cesty R4 (bez rozlíšenia významnosti podľa variantov a bez zohľadnenia navrhovaných zmierňujúcich opatrení) možno zhrnúť nasledovne:

#### *Vplyvy na biotopy a vegetáciu:*

Počas výstavby:

- trvalá a dočasná likvidácia vegetačnej pokrývky v rozsahu zastavaných plôch, násypov a zárezov a plôch staveniska, čiastočná obnova pôvodného dočasne narušeného krytu náhradnou výsadbou,
- trvalý záber biotopov lesa, lúk, krovín, brehových porastov,
- zásah do ekosystému vodného toku (strata prirodzeného charakteru biotopu v mieste úprav a opevnení),
- trvalý záber a narušenie biotopu európskeho významu Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy (9130) a biotopu európskeho významu Nížinné a podhorské kosné lúky (6510),
- riziko ruderalizácie rastlinného krytu a šírenia invázijských druhov v dôsledku zemných prác a stavebnej dopravy,
- riziko narušenia rastlinného krytu v dôsledku erózie a potenciálnej zosuvnej činnosti v priestoroch výstavby ohrozených svahovými poruchami,
- vplyv imisií, najmä prašnosti zo stavebných prác a stavebnej dopravy na vegetačný kryt v blízkosti staveniska a prístupov.

Počas prevádzky:

- vplyv imisií, najmä prašnosti z dopravy na ceste R4 na vegetačný kryt v línii cesty,
- zníženie zaťaženia vegetačného krytu imisiami z dopravy v línii cesty I/21.

#### *Vplyvy na živočíšstvo*

Počas výstavby:

- trvalý záber generačných, potravných a migračných biotopov živočíchov viazaných na biotop lesa, krovín a ekotónov, trávnych porastov a vodného toku,
- dočasné čiastočné narušenie terestrických migračných trás vyšších stavovcov (veľké šelmy, malé šelmy, raticová zver) v dôsledku líniovej výstavby a stavebných prístupov,
- dočasné čiastočné obmedzenie migrácie vydry riečnej v dôsledku prác na úpravách a premosteniach tokov,
- dočasné rušenie živočíchov hlukom zo stavebných prác a stavebnej dopravy,
- dočasné rušenie živočíchov osvetlením stavebných dvorov a staveniska,
- dočasné potenciálne riziko ovplyvnenia vodných živočíchov zakaľovaním vody pri prácach v koryte tokov, splachmi zeminy a v prípade havarijného znečistenia ropnými látkami.

Počas prevádzky:

- čiastočné obmedzenie a lokálne presmerovanie terestrických migračných trás vyšších stavovcov (veľké šelmy, malé šelmy, raticová zver) telesom rýchlostnej cesty R4 v úsekoch, kde je vedená po teréne,
- zníženie bariérového efektu cesty I/21 pre živočíchy presunom ťažiska dopravy na rýchlostnej ceste R4, zníženie rizika stretu cicavcov a obojživelníkov pri prekonávaní línii I/21,

- riziko stretu vtákov a netopierov pri preletoch ponad rýchlostnou cestou R4,
- rušivý vplyv hluku z dopravy na rýchlostnej ceste R4 na živočíšstvo (cicavce, vtáky) v blízkosti cesty s dôsledkom trvalého ústupu citlivejších druhov z priestoru bezprostredného pôsobenia,
- rušivý vplyv svetelného znečistenia z premávky na rýchlostnej ceste R4 na niektoré druhy živočíchov (cicavce, vtáky),
- lákanie hmyzu svetlami z dopravy ako potravnnej zložky vtákov a netopierov s dôsledkom možných kolízií s vozidlami,
- zníženie intenzity rušivých vplyvov hluku a svetelného znečistenia z dopravy na ceste I/21 na živočíchy v dôsledku presunu ťažiska dopravy na rýchlostnej ceste R4.

#### Vplyvy na územie a predmet ochrany CHVU Laborecká vrchovina

##### Počas výstavby:

- zásah do územia CHVU Laborecká vrchovina v dĺžke trasy od 6,35 km (variant B) po 7,785 km (variant C),
- záber hniezdneho a potravného biotopu vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany CHVU Laborecká vrchovina: rybárik riečny (*Alcedo atthis*), jariabok hôrny (*Bonasa bonasia*), lelč lesný (*Caprimulgus europaeus*), bocian čierny (*Ciconia nigra*), chriaštel' poľný (*Crex crex*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), d'ateľ bielochrbtý (*Dendrocopos leucotos*), d'ateľ čierny (*Dryocopus martius*), muchárik bielokrky (*Ficedula albicollis*), muchárik červenohrdlý (*Ficedula parva*), krutohlav hnedý (*Jynx torquilla*), strakoš červenochrbtý (*Lanius collurio*), strakoš sivý (*Lanius excubitor*), škovránok stromový (*Lullula arborea*), haja červená (*Milvus milvus*), muchár sivý (*Muscicapa striata*), včelár lesný (*Pernis apivorus*), žltouchvost lesný (*Phoenicurus phoenicurus*), prhl'aviar čiernohlavý (*Saxicola torquata*), žlna sivá (*Picus canus*), hrdlička poľná (*Streptopelia turtur*), sova dlhochvostá (*Strix uralensis*), penica jarabá (*Sylvia nisoria*),
- záber potravného biotopu vtákov európskeho významu orol krikľavý (*Aquila pomarina*), bocian biely (*Ciconia ciconia*),
- dočasné rušivé vplyvy stavebnej dopravy a stavebných prác na citlivejšie druhy vtákov s dôsledkom obmedzenia hniezdenia a využívania potravných biotopov v dotknutom priestore počas trvania výstavby.

##### Počas prevádzky:

- riziko stretu vtákov s vozidlami na rýchlostnej ceste R4 pri preletoch
- rušivé vplyvy dopravy na rýchlostnej ceste R4 na citlivejšie druhy vtákov s dôsledkom trvalého ústupu z priestoru bezprostredného pôsobenia
- zníženie rušivých vplyvov hluku z dopravy na ceste I/21 v dôsledku presmerovania ťažiska prepravy na rýchlostnej ceste R4.

#### Vplyvy na územie a predmet ochrany UEV Dukla

##### Počas výstavby:

- zásah do územia UEV Dukla v dĺžke trasy od 60 m (variant M2) po 1 255 m (variant A)
- záber biotopu 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy v rámci UEV v rozsahu od 0,01 % po 0,19 % celkovej plochy UEV v závislosti od variantu
- záber biotopu 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky mimo územia UEV v rozsahu 0 až 3500 m<sup>2</sup> v závislosti od variantu
- záber biotopu druhov bezstavovcov európskeho významu spriadač kostihojový (*Callimorpha quadripunctaria*), bystruška potočná (*Carabus variolosus*), kobylka Štysova (*Isophya stysi*), ohniváček lesklý (*Lycaena dispar*), fúzač alpský (*Rosalia alpina*)
- záber potravného biotopu druhov netopierov európskeho významu netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*)

- dočasné čiastočné obmedzenie migračných trás druhov európskeho významu medveď hnedý (*Ursus arctos*), vlk dravý (*Canis lupus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) plochou staveniska a prístupov stavebnej dopravy
- záber potravného biotopu druhu európskeho významu vydra riečna (*Lutra lutra*) a čiastočné obmedzenie potravnnej migrácie druhu počas stavebných prác v koryte a v blízkosti vodných tokov
- záber pobytového a potenciálny záber generačného biotopu druhov obojživelníkov európskeho významu kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), mlok hrebenatý (*Triturus cristatus*), mlok karpatský (*Triturus montandoni*) a riziko stretu so stavebnou dopravou počas reprodukčných migrácií.

Počas prevádzky:

- čiastočné obmedzenie migračných trás druhov európskeho významu medveď hnedý (*Ursus arctos*), vlk dravý (*Canis lupus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) v úsekoch cesty R4 vedených po teréne
- zníženie rizika stretu druhov medveď hnedý (*Ursus arctos*), vlk dravý (*Canis lupus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) s vozidlami na ceste I/21 v dôsledku presunu ťažiska dopravy na R4
- čiastočné obmedzenie potravnnej migrácie druhov netopierov európskeho významu netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*), zvýšenie výskytu hmyzu ako potravnnej bázy v blízkosti cesty v dôsledku osvetlenia premávky, riziko stretu s vozidlami na ceste R4
- zníženie rizika stretu druhov netopierov netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*) s vozidlami na ceste I/21 po presmerovaní dopravy na cestu R4
- zníženie rizika stretu obojživelníkov počas reprodukčnej migrácie na ceste I/21 po znížení intenzity dopravy.

#### Vplyvy na chránené územia národnej siete

- trvalý zásah do územia CHKO Východné Karpaty s 2. stupňom ochrany v úseku od severnej časti územia obce Nižný Komárnik po hranicu SR/PR v dĺžke 4,5 až 5 km v závislosti od variantu bez významného dopadu na zastúpené ekosystémy, biologickú rozmanitosť, krajinný ráz a ostatné funkcie CHKO
- trvalý zásah do okrajovej časti územia PR Dranec s 5. stupňom ochrany v dĺžke 300 m trasy variantu A, záber prirodzených pralesovitých spoločenstiev zmiešaného lesa, zároveň biotopu chránených a významných druhov živočíchov a rastlín, nesúlad s § 16 ods. 1 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.

#### **Vplyvy na ÚSES a krajinu**

##### *Vplyvy na územný systém ekologickej stability*

Počas výstavby:

- záber biotopov lesa, lúk, vodných tokov a krovín pod stavbu cesty R4 v rámci nadregionálneho biocentra Dukla bez významného zhoršenia reprodukčných, trofických, úkrytových a migračných podmienok chránených a vzácnych živočíchov a oslabenia funkcie biocentra pre zachovanie biodiverzity
- zásahy do koryta a brehových porastov vodného toku Ladomírka, ktorý je predmetom nadregionálneho hydricko-terestrického biokoridoru Ondava – Ladomírka, stavebnými prácami na úpravách toku a premosteniach – trvalá zmena prirodzeného charakteru vodného ekosystému
- dočasné lokálne ovplyvnenie migračnej funkcie vodného toku v dôsledku stavebných prác pre vydra riečna a iné polovodné cicavce a vodné vtáctvo

- dočasný vplyv na vodné a polovodné živočíchy v dôsledku zakaľovania vody a splachov zeminy a potenciálne riziko znečistenia ropnými látkami počas stavebnej činnosti priamo v koryte toku a jeho blízkosti

#### *Vplyvy na krajinu (ako záujem ochrany prírody)*

- zmena súčasnej krajinnej štruktúry, zvýšenie podielu zastavaných plôch na úkor prírodných a poloprírodných krajinotvorných prvkov s vyššou ekostabilizačnou funkciou (lesné porasty, TTP, vodné toky, nelesná stromová a krovitá vegetácia)
- zásahy do prvkov primárnej krajinnej štruktúry (prirodzené lesné porasty, vodné toky a brehová vegetácia)
- oslabenie biologicko-ekologických funkcií, predovšetkým pôdoochranej a protieróznej, retenčnej a funkcie biodiverzity.

#### **Vplyvy na dopravnú situáciu**

*Z dopravno - kapacitného posúdenia vyplynulo nasledovné:*

- v prípade, že by nebol realizovaný úsek R4 Štátna hranica SR/PR - Hunkovce, doprava by naďalej využívala existujúcu cestu I/21 medzinárodného významu.
- podľa dopravno kapacitného posúdenia v prípade nerealizácie navrhovaného úseku R4 budú dopravné intenzity vo výhľadových rokoch 2026, 2036 a 2046 stúpať, prognózovaný nárast dopravy na frekventovanej ceste I/21 je neúnosný z hľadiska plynulosti dopravy a súčasne zaťaženia dotknutých obcí (v polohe prejazdov cez zastavané územie dotknutých obcí (Krajná Poľana, Nižný Komárnik). Hlavnou príčinou zlej dopravnej situácie je vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy.
- výstavba rýchlostnej cesty v úseku Hunkovce - Štátna hranica prispeje k výraznému poklesu dopravných intenzít na ceste I/21, ktorá prechádza zastavaným územím obce Krajná Poľana, okrajom zastavaného územia obce Nižný Komárnik umožní zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy, zníži sa vysoké riziko nehodovosti a eliminujú kolízne situácie obyvateľov/účastníkov premávky.

Hodnotené trasy navrhovaných variantov R4 Štátna hranica SR/PR - Hunkovce nie sú v kolízii so železničnou infraštruktúrou, táto nie je v hodnotenom území zastúpená. Priame a negatívne vplyvy na železničnú dopravu neboli identifikované.

Súčasná existujúca cesta I/21 (na medzinárodnom cestnom ťahu E371) v súčasnosti nevyhovuje pre cyklo dopravu z dôvodu vysokých dopravných intenzít, nevyhovujúceho šírkového prevedenia, vysokého rizika dopravných kolízií:

- v prípade realizácie navrhovaného úseku Rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce sa významnejšie odľahčí doprava na existujúcej ceste I/21, čo podporí rozvoj cyklo dopravy v hodnotenom území.

Podľa návrhu Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja (júl 2015) je súčasná cesta I/21 zaradená do siete nadregionálnych turistických koridorov, v tejto súvislosti sa očakáva pozitívny vplyv na cyklo dopravu a cestovný ruch na nadregionálnej úrovni a medzinárodnej úrovni vzhľadom na polohu na slovensko - poľských hraniciach.

#### **Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme**

- trasovanie navrhovaných variantov hodnoteného úseku R4 je navrhnuté do blízkosti súčasného dopravného koridoru cesty I/21, čím sa predíde významnejšiemu zásahu do lesných komplexov a záberom poľnohospodárskej pôdy.
- v prípade výstavby úseku R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce budú zabraté pôdy nevyužívané na poľnohospodárske pestovanie plodín. Dotknuté pozemky sú v riešenom území trasy zastúpené najmä trvalými trávnatými porastmi, v malej miere ornou pôdou.

- navrhovaná činnosť neobmedzí obhospodarovanie okolitých poľnohospodárskych pozemkov. Prístup k fragmentovaným pozemkom bude pre poľnohospodárske mechanizmy zaistený popod mostné objekty na hodnotenej trase R4, z cesty I/21 a miestnych účelových komunikácií.

### **Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

- očakávaná kolízia navrhovaných variantov s polohami objektov NKP: Pomník padlým československým ženistom (č. UZPF 1277/7, situovaný na mieste pôvodnej tragédie), Pomník generála Jaroslava Vedrala-Sázavského (ktorý je situovaný na pôvodnom mieste tragédie).

- realizácia odporúčaného modrého variantu (rovnako v prípade ostatných variantov) rýchlostnej cesty R4 na úseku Štátna hranica SR/PR - MUK Vyšný Komárnik implikuje nutnosť presunúť Pomník generála Jaroslava Vedrala-Sázavského na stranu k Pamätníku 1. československého armádneho zboru.

- vzhľadom na predpokladanú kolíziu navrhovaných variantov s polohou NKP Pomník padlým československým ženistom, sa očakáva potreba presúvať aj tento pamiatkový objekt NKP.

- vzhľadom na priamy stret variantov s objektom Výstavného a Informačného pavilónu a nemožnosť jeho využívania v súčasnosti vzhľadom na vysoké intenzity tranzitnej dopravy na ceste I/21 je potrebné tento objekt presunúť na stranu k Pamätníku 1 československého armádneho zboru.

- v prípade odklonenia trasy rýchlostnej cesty R4 v modrom variante do okraja lesného porastu – územia Natura 2000, vznikne v blízkosti cesty I/21 a Pamätníka na Dukle priestor pre malé parkovisko pre návštevníkov a pre účely osláv SNP.

- trasy červeného, zeleného a modrého variantu sú odklonené od Pamätníka s cintorínom na Dukle, vedené okrajom lesného porastu - do územia európskeho významu SKUEV0048 Dukla (územia Natura 2000), od NKP Pamätníka prechádzajú vo vzdialenosti 116 m, 130 m a 133 m. V najväčšej vzdialenosti od NKP Pamätníka je trasovaný modrý variant B.

- trasa modifikovaného variantu M1 prechádza v predpolí NKP Pamätníka na Dukle na mostnom objekte v existujúcej trase medzinárodnej cesty I/21 s nutnosťou rozšírenia na profil R 24,5/100, od NKP Pamätníka je rozšírenie I/21 na rýchlostnú cestu R4 vzdialené cca 45 m. Tento variant je z hľadiska ovplyvnenia scenérie v predpolí pamätníka a pamiatkovej ochrany nevhodný.

- trasa modifikovaného variantu M2 prechádza v predpolí NKP Pamätníka na Dukle vo vzdialenosti len 13 m, a preto aj tento variant je z hľadiska ovplyvnenia scenérie v predpolí pamätníka a pamiatkovej ochrany nevhodný.

- realizácia hodnoteného úseku rýchlostnej cesty R4 trvale zmení scenériu v predpolí Pamätníka 1. československého armádneho zboru na Dukle.

### **Vplyvy na archeologické náleziská**

- v riešenom území navrhovanej činnosti nie sú evidované náleziská, ktoré by si vyžadovali odklon niektorých z navrhovaných variantov trasy rýchlostnej cesty R4 v predmetnom úseku.

Pokiaľ pri zemných prácach v etape výstavby dôjde k nálezom archeologických pozostatkov v trase navrhovanej činnosti bude potrebné zabezpečiť počas výstavby realizáciu archeologického prieskumu. Týmto postupom sa minimalizujú negatívne vplyvy na archeologické náleziská a dôjde k zachovaniu cenných nálezísk a historických predmetov.

### **Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality**

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na paleontologické náleziská a významné geologické lokality neboli identifikované.

### **Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

Výstavba a prevádzka hodnotenej činnosti nebude ovplyvňovať kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, ani miestne tradície.

### **Iné vplyvy**

- skládky humusu a stavebné dvory budú umiestnené v polohe navrhovaných križovatiek, pozdĺž trasy do blízkosti trasy realizovateľného variantu rýchlostnej cesty R4. Polohu stavebných dvorov bude potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť, umiestniť tak, aby došlo k minimálnym zásahom do porastov vodného toku Ladomírky, výbežkov nelesnej drevinnej vegetácie a bolo rešpektované umiestnenie mimo lesných porastov, predmetov pamiatkovej ochrany.

#### *Vplyvy na lesné hospodárstvo*

- navrhované varianty trás rýchlostnej cesty R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce zasahujú do lesných pozemkov, ide o priamy vplyv na lesné porasty.

Z plôch lesných pozemkov sa vykoná skrývka kultúrnych vrstiev lesnej pôdy z výmery 15,26 ha v prípade červeného variantu, 10,32 ha v prípade modrého variantu, 19,29 ha v prípade zeleného variantu C, 9,62 ha v prípade modifikácie M1 a 10,40 ha v prípade modifikácie M2. Táto sa použije pri spätnej rekultivácii po ukončení stavebnej činnosti.

Najmenšie zábery lesnej pôdy sú potrebné v prípade modifikácie M1, modrého variantu B a modifikácie M2.

- najvýznamnejšie negatívne vplyvy na lesné porasty - výruby lesných porastov si vyžaduje realizácia červeného a zeleného variantu R4.

Negatívne vplyvy na lesné porasty sa hodnotia ako trvalé, je potrebné vykonať opatrenia na priesekoch a okrajoch lesných porastov na minimalizáciu prejavu erózie, svahových zosuvov.

#### *Vplyvy na priemyselnú výrobu*

V hodnotenom území rýchlostnej cesty R4 Štátna hranica SR/PR – Hunkovce sa nenachádzajú priemyselné prevádzky. Výstavba novej rýchlostnej cesty R4 podmieni vytvorenie nového významného dopravného prepojenia medzi Slovenskou a Poľskou republikou:

- skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na socioekonomický rozvoj, podporí rozvoj priemyslu a podnikateľské aktivity nielen v regionálnom, ale aj v nadregionálnom meradle, vzájomné obchodovanie a logistiku medzi Slovenskou republikou a Poľskou republikou ako aj ďalšími krajinami EÚ.

### **Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území**

#### **Syntéza negatívnych vplyvov**

##### *Obytné územia*

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti a najmä navrhovaných protihlukových opatrení, dopravného zaťaženia (pri dodržaní navrhovaných opatrení) a imisnej záťaže, sa nepredpokladá nadlimitné ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia.

Zdravotné riziká v hodnotenom území v zastavaných častiach dotknutých sídiel sa realizáciou navrhovanej činnosti nezhoršia oproti súčasnému stavu.

Počas realizácie výstavby navrhovanej činnosti môže dochádzať k narušeniu pohody a kvality života obyvateľstva v jej bližšom okolí. Pôjde najmä o vplyv polohy stavebných dvorov, zemníkov, obmedzenia miestnej dopravy, ďalej stavebný ruch (hlučnosť) a zvýšenú prašnosť. Doba obmedzenia a negatívnych vplyvov bude limitovaná iba na dobu výstavby navrhovanej činnosti a nebude trvalá.

Podľa výsledkov rozptylovej štúdie nebudú vplyvom hodnotenej činnosti v jednotlivých navrhovaných variantoch prípustné limity znečisťujúcich látok prekročené. Rozptylová štúdia potvrdila dodržanie platných imisných limitov na území SR pre znečisťujúce látky pre cieľový stav.

Po vykonaní príslušných protihlukových opatrení budú v zmysle platnej legislatívy dodržané prípustné hodnoty hluku z prevádzky navrhovanej rýchlostnej cesty R4 v existujúcom obytnom zastavanom území dotknutých sídiel v úseku Štátna hranica SR/PR - Hunkovce.

### *Doprava*

Realizáciou navrhovanej činnosti v kategórii R 24,5/100 dôjde k prerozdeleniu dopravného prúdu medzi jestvujúcu komunikačnú sieť a navrhovanú rýchlostnú cestu R4, podstatnú časť dopravy prevezme rýchlostná cesta R4 už na začiatku stavby. Odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územia dotknutých sídiel (z cesty I/21) na nový koridor rýchlostnej cesty R4 so sebou prinesie priaznivé dopady z hľadiska kapacity, bezpečnosti premávky jestvujúcej cestnej siete, ako aj životného prostredia v obytných zastavaných častiach dotknutých sídiel (pokles hlukovej a imisnej záťaže, zníženie nehodovosti, atď.).

V súčasnom štádiu rozpracovanosti projektu a na základe dopravného – inžinierskej analýzy sa nepredpokladá vznik preťažených lokalít v trase navrhovanej stavby.

### *Ochrana prírody - lokality Natura 2000*

Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na dotknutú lokalitu CHVÚ Laborecká vrchovina a územie európskeho významu ÚEV Dukla bolo vykonané metodikou zodpovedajúcou požiadavkám Smernice 92/43/EHS o biotopoch – podľa metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na území Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP 2014) a podľa Metodického príručky k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice 92/42/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (MŽP SR, 2002). Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti bolo vykonané voči dotknutému predmetu ochrany dotknutého CHVÚ Laborecká vrchovina, SKUEV Dukla a klasifikované stupnicou: 0 (bez vplyvu), -1 (mierne negatívny vplyv) a - 2 (významný negatívny vplyv), pozri aj kap. 9.1. Vplyvy stavby na lokality Natura 2000. Rovnakým spôsobom bol vyhodnotený vplyv navrhovanej stavby na integritu týchto chránených území.

Negatívny vplyv na predmety ochrany v prípade 3 navrhovaných variantov – červený variant A, zelený variant C, modifikovaný variant M2 spočíva najmä v zábere lovných a potravných biotopov niektorých druhov vtákov v dotknutom chránenom vtáčom území CHVÚ Laborecká vrchovina, zvýšení fragmentácie dotknutého územia, zväčšení vplyvu na migračnú schopnosť veľkých stavovcov a drobných živočíchov a vyrušovaní stavebnými mechanizmami počas výstavby (hluk a prašnosť).

Z pohľadu vplyvu stavby na lokality Natura 2000 - záberu biotopov v CHVÚ011 Laborecká vrchovina a SKUEV048 Dukla, identifikovaných vplyvov na predmety ochrany týchto lokalít Natura 2000 je v zmysle posúdenia Natura 2000 únosnejší a prijateľnejší variant modrý B, resp. modifikovaný variant M1.

Vplyv navrhovanej trasy na prírodné zložky v krajine bude minimalizovaný zmierňujúcimi opatreniami.

### *Prvky ÚSES*

Realizáciou trasy rýchlostnej cesty budú dotknuté prvky RÚSES – NRBC Dukla a NRBC Ondava - Ladomírka. Z pohľadu zásahu do migračných koridorov je vhodnejší variant modrý B a modifikovaný variant M1, ktorý prechádza NRBC Ladomírky iba na krátkom úseku (na konci trasy na mostnom objekte križuje brehové porasty Ladomírky) oproti červenému variantu A a zelenému variantu C, nevytvára v území významnejšiu negatívnu migračnú bariéru. Tento variant je situovaný do blízkosti existujúcej cesty I/21, hlukové zaťaženie a imisná situácia sa v tejto polohe významne nezmení, a teda nebude zasahovať do okolitých cennejších biotopov, vyrušovať faunu, zberať potravné a lovné biotopy druhov v ostatnom území CHVÚ. Vzhľadom na najmenšie zásahy do vodných tokov neboli identifikované významné negatívne vplyvy na migráciu druhov v prípade rešpektovania zmierňujúcich opatrení.

### **Syntéza pozitívnych vplyvov**

Realizáciou stavby R4 Štátna hranica SR/PR – Hunkovce dôjde k zlepšeniu dopravného systému - vybudovaniu novej dopravnej komunikácie, ktorá bude technickými parametrami vyhovovať medzinárodnej, najmä tranzitnej doprave, zrýchli mobilitu dopravy, prispeje k zníženiu prepravných časov a nákladov na pohonné hmoty.

Zlepšené dopravné podmienky budú mať pozitívny vplyv na medzinárodnú dopravu, obyvateľstvo dotknutých obcí vzhľadom na odklonenie hlukovej a emisnej záťaže z dotknutých obcí s realizáciou protihlukových opatrení. Nový úsek rýchlostnej cesty zabezpečí bezpečnejší pohyb obyvateľstva v dotknutých obciach. S výstavbou rýchlostnej cesty R4 sa očakáva pozitívny hospodársky rast regiónov východného Slovenska, na regionálnej a miestnej úrovni môže podporiť rozvoj cestovného ruchu a turistiku, záujem o poznávanie kultúrnych pamiatok, vznik nových pracovných príležitostí.

V prípade realizácie optimálneho variantu B, pri uplatnení navrhovaných zmierňujúcich opatrení sa očakáva zachovanie migračných trás živočíchov cez teleso rýchlostnej cesty, na základe posúdenia vplyvov na predmety ochrany chránených druhov živočíchov a biotopy neboli identifikované významné nepriaznivé vplyvy na predmety ochrany, ktoré by znemožňovali realizáciu stavby. Tento variant je situovaný do blízkosti existujúceho cestného koridoru, nezasahuje na rozdiel od červeného variantu do bukových porastov v polohe SKUEV0048 medzi Nižným a Vyšným Komárnikom v polohe Matovky, brehových porastov Ladomírky. Významné kumulatívne vplyvy neboli identifikované, nakoľko doprava sa presunie hlavne do polohy nového dopravného koridoru R4 aj so zvýšenou hlukovou a emisnou záťažou. Pozitívnym vplyvom modrého variantu B je, že významnejšie nezasahuje do brehových porastov a migračného koridoru Ladomírky. Navrhovaná cesta bude mať navrhnutý vhodný systém odvodnenia rýchlostnej cesty s prečistením vody v odlučovačoch ORL (najmä v polohe mostných objektov), čo bude mať priaznivejší vplyv na kvalitu povrchovej vody oproti súčasnému stavu.

### ***Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie***

#### *Riziká počas výstavby navrhovanej činnosti*

Na základe vybraného variantu je nutné geodetické zameranie a podrobný inžinierskogeologický prieskum predmetného územia. Presným geodetickým zameraním a podrobným inžinierskogeologickým prieskumom prípadne korigovať trasu v rámci uvažovaného koridoru.

V etape výstavby navrhovanej činnosti môže dochádzať k znečisteniu povrchových vôd vodných tokov a podzemných vôd priamo pri úprave tokov, alebo pri stavbe mostov, havarijných únikoch pohonných hmôt a olejov z motorových vozidiel a pracovných mechanizmov, únikoch znečistených vôd zo stavebných dvorov. U povrchových vôd môže



takáto havária spôsobiť uhynutie vodných živočíchov a aj u podzemnej vody, významné zhoršenie jej kvality. Preto je potrebné počas výstavby uplatňovať opatrenia pre minimalizáciu negatívnych vplyvov. Počas výstavby navrhovanej stavby je potrebné zabezpečiť pravidelnú kontrolu stavu mechanizmov a motorových vozidiel.

Počas výstavby navrhovanej činnosti môžu ďalej vzniknúť málo pravdepodobné, v minimálnom rozsahu a aj to bežné zdravotné riziká, na elimináciu zdravotných rizík je potrebné dodržiavať platné právne predpisy týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

## **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHovANEJ ČINNOSTI NA NAVRHovANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)**

### Vplyvy na územie a predmet ochrany CHVU Laborecká vrchovina

počas výstavby:

- zásah do územia CHVU Laborecká vrchovina v dĺžke trasy od 6,35 km (variant B) po 7,785 km (variant C)
- záber hniezdneho a potravného biotopu vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany CHVU Laborecká vrchovina: rybárik riečny (*Alcedo atthis*), jariabok hôrny (*Bonasa bonasia*), lelč lesný (*Caprimulgus europaeus*), bocian čierny (*Ciconia nigra*), chriaštel' poľný (*Crex crex*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), d'ateľ bielochrbtý (*Dendrocopos leucotos*), d'ateľ čierny (*Dryocopus martius*), muchárik bielokrky (*Ficedula albicollis*), muchárik červenohrdlý (*Ficedula parva*), krutohlav hnedý (*Jynx torquilla*), strakoš červenochrbtý (*Lanius collurio*), strakoš sivý (*Lanius excubitor*), škovránok stromový (*Lullula arborea*), haja červená (*Milvus milvus*), muchár sivý (*Muscicapa striata*), včelár lesný (*Pernis apivorus*), žltouchvost lesný (*Phoenicurus phoenicurus*), pŕhl'aviar čiernohlavý (*Saxicola torquata*), žlna sivá (*Picus canus*), hrdlička poľná (*Streptopelia turtur*), sova dlhochvostá (*Strix uralensis*), penica jarabá (*Sylvia nisoria*)
- záber potravného biotopu vtákov európskeho významu orol krikľavý (*Aquila pomarina*), bocian biely (*Ciconia ciconia*)
- dočasné rušivé vplyvy stavebnej dopravy a stavebných prác na citlivejšie druhy vtákov s dôsledkom obmedzenia hniezdzenia a využívania potravných biotopov v dotknutom priestore počas trvania výstavby

počas prevádzky:

- riziko stretu vtákov s vozidlami na ceste R4 pri preletoch
- rušivé vplyvy dopravy na R4 na citlivejšie druhy vtákov s dôsledkom trvalého ústupu z priestoru bezprostredného pôsobenia
- zníženie rušivých vplyvov hluku z dopravy na ceste I/21 v dôsledku presmerovania ťažiska prepravy na R4.

### Vplyvy na územie a predmet ochrany UEV Dukla

počas výstavby:

- zásah do územia UEV Dukla v dĺžke trasy od 60 m (variant M2) po 1255 m (variant A)
- záber biotopu 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy v rámci UEV v rozsahu od 0,01 % po 0,19 % celkovej plochy UEV v závislosti od variantu
- záber biotopu 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky mimo územia UEV v rozsahu 0 až 3500 m<sup>2</sup> v závislosti od variantu

- záber biotopu druhov bezstavovcov európskeho významu spriadač kostihojový (*Callimorpha quadripunctaria*), bystruška potočná (*Carabus variolosus*), kobylka Štysova (*Isophya stysi*), ohniváček lesklý (*Lycaena dispar*), fúzač alpský (*Rosalia alpina*)
- záber potravného biotopu druhov netopierov európskeho významu netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*)
- dočasné čiastočné obmedzenie migračných trás druhov európskeho významu medveď hnedý (*Ursus arctos*), vlk dravý (*Canis lupus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) plochou staveniska a prístupov stavebnej dopravy
- záber potravného biotopu druhu európskeho významu vydra riečna (*Lutra lutra*) a čiastočné obmedzenie potravnnej migrácie druhu počas stavebných prác v koryte a v blízkosti vodných tokov
- záber pobytového a potenciálny záber generáčného biotopu druhov obojživelníkov európskeho významu kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), mlok hrebenatý (*Triturus cristatus*), mlok karpatský (*Triturus montandoni*) a riziko stretu so stavebnou dopravou počas reprodukčných migrácií.

počas prevádzky:

- čiastočné obmedzenie migračných trás druhov európskeho významu medveď hnedý (*Ursus arctos*), vlk dravý (*Canis lupus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) v úsekoch cesty R4 vedených po teréne
- zníženie rizika stretu druhov medveď hnedý (*Ursus arctos*), vlk dravý (*Canis lupus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*) s vozidlami na ceste I/21 v dôsledku presunu ťažiska dopravy na R4
- čiastočné obmedzenie potravnnej migrácie druhov netopierov európskeho významu netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*), zvýšenie výskytu hmyzu ako potravnnej bázy v blízkosti cesty v dôsledku osvetlenia premávky, riziko stretu s vozidlami na ceste R4
- zníženie rizika stretu druhov netopierov netopier obyčajný (*Myotis myotis*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*) s vozidlami na ceste I/21 po presmerovaní dopravy na cestu R4,
- zníženie rizika stretu obojživelníkov počas reprodukčnej migrácie na ceste I/21 po znížení intenzity dopravy.

Pre potreby výsledného porovnania variantov spracovateľ zvolil 24 kritérií, pričom je evidentná snaha o reprezentatívne pokrytie všetkých aspektov projektu stavby R4, čo možno hodnotiť pozitívne. Výber samotných kritérií je však sporný, kritériá sú neproporčné, vzájomne neporovnateľné, s veľmi odlišnou podrobnosťou. Napriek výhradám k použitej metóde možno považovať výsledné porovnanie variantov a určenie ich poradia za relevantné a správne z hľadiska dopadu na záujmy ochrany pri zohľadnení nasledovných kritérií:

- záber chránených biotopov
- záber pobytových, reprodukčných, potravných a migračných biotopov chránených druhov živočíchov
- obmedzenie migrácie živočíchov (veľké šelmy, vydra riečna, netopiere, obojživelníky, vtáky)
- riziko stretov vtákov a netopierov s vozidlami
- rušivé vplyvy dopravy a svetelného znečistenia R4 na živočíšstvo
- vplyv na vodný ekosystém Ladomírky a jeho funkcie ako súčasti nadregionálneho biokoridoru
- vplyv na predmet ochrany a integritu území Natura 2000 (UEV Dukla, CHVU Laborecká vrchovina)
- ovplyvnenie funkcií CHKO Východné Karpaty
- zásah do územia PR Dranec s 5. stupňom ochrany
- ovplyvnenie funkcií nadregionálneho biocentra Dukla

- zmena pôsobenia dopravy na ceste I/21 po realizácii R4 vo vzťahu k migrácii, stretom s vozidlami a rušeníu živočíchov.

Primárnym kritériom z tohto pohľadu je vyhodnotenie variantov z hľadiska dopadu na sústavu európsky významných území, čo bolo predmetom primeraného posúdenia s ohľadom na uplatnenie čl. 6.3 smernice o biotopoch. **Zo všetkých posudzovaných variantov boli vyhodnotené ako prijateľné varianty modrý B a modifikovaný M1, nakoľko ich realizácia nebude mať významný vplyv na predmet ochrany a integritu územia CHVU Laborecká vrchovina a územia UEV Dukla.** Pri výbere výsledného optimálneho variantu sa uplatňujú ďalšie kritériá. Modifikované alternatívy modrého variantu B boli spracované na základe požiadavky rozsahu hodnotenia na doplnenie alternatívy na vylúčenie zásahu do UEV Dukla. Na základe podrobného posúdenia možno súhlasiť so záverom, že variant M1, ktorý zasah do územia takmer vylučuje, je možné technicky riešiť len za cenu navýšenia dopadu v zmysle iných kritérií, najdôležitejším je bariérový efekt trasy M1 v úseku odklonu od základného modrého variantu (trasa M1 vedená po teréne na násype s opevnením, trasa B vedená estakádou) a záber biotopov spojený s nevyhnutnou preložkou cesty I/21 nad rámec rozsahu variantu B. S ohľadom na okrajový záber trasy B do územia UEV Dukla, ktorý nemá zásadný vplyv na výsledné hodnotenie významnosti vplyvu na predmet ochrany a integritu územia UEV ani celkový dopad na záujmy ochrany prírody, **možno považovať variant modrý B za optimálny.**

## VI. ZÁVERY

### 1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pri ktorom sa zväžil stav využívania územia, únosnosť prírodného prostredia, všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva vrátane ich kumulatívnych účinkov, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činností

**sa odporúča**

**realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce“** situovaná v katastrach obcí a v k.ú. Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Krajná Poľana, Hunkovce za predpokladu, že budú realizované opatrenia uvedené v bode VI. 3 tohto záverečného stanoviska.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby a povoľovania činnosti podľa osobitných predpisov.

### 2. Odporúčaný variant

Realizácia sa odporúča podľa predloženého **variantu B (modrý variant)** spracovaného a vyhodnoteného v správe o hodnotení.

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

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutých obcí, orgánov štátnej správy, verejnosti, verejného prerokovania správy o hodnotení, odborného posudku a na základe správy o hodnotení sa odporúčajú pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

1. Výstavbu protihlukových stien v rámci navrhovanej činnosti v oblastiach reprezentovaných meracími bodmi VB1 a VB4 spresniť v ďalšej etape projektovej prípravy stavby s cieľom minimalizácie hlukovej záťaže z prevádzky rýchlostnej cesty R4 na obyvateľstvo.
2. Vypracovať hydrogeologický prieskum s cieľom vyhodnotenia predpokladaného vplyvu navrhovanej činnosti na kvalitu a kvantitu využiteľného množstva podzemných vôd vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4 v Krajnej Poľane. Zároveň v maximálnej možnej miere odkloniť (s ohľadom na stiesnené pomery v území) trasu rýchlostnej cesty od ochranného pásma 1. stupňa vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4.
3. Navrhnuť a realizovať podrobný prieskum biotopov európskeho a národného významu a druhov európskeho a národného významu v dotknutom území a určenie stavu predmetu ochrany lokalít Natura 2000 v období projektovej prípravy na základe podrobnejšieho projektového riešenia a vytyčenia trasy a súvisiacich súčastí stavby podľa zvoleného variantu. Prieskum tak splní účel zachytenia stavu v etape projekcie za účelom detailného dopracovania zmiernujúcich opatrení, na čo je potrebné nadviazať štandardným monitoringom vybraných zložiek bioty pred začatím stavby, počas výstavby a počas prvých rokov prevádzky za účelom porovnania stavu a návrhu operatívnych opatrení a prípadných korekcií riešenia.
4. Do pripravovaných dokumentácií ochrany prírody zapracovať odporúčaný variant z procesu posudzovania vplyvov a tento variant zohľadniť pri navrhovaných programoch starostlivosti a projektoch ochrany.
5. Pri výstavbe a realizácii akýchkoľvek stavebných objektov na plochách biotopov európskeho alebo národného významu alebo v ich blízkosti je potrebné časti plôch týchto biotopov v teréne vyznačiť/ohraničiť napr. prenosným oplotením z dôvodu, aby realizačnými prácami súvisiacimi s výstavbou, neprišlo k zbytočnému poškodzovaniu tých častí plôch biotopov, ktoré nebudú/nemusia byť priamo stavbou zničené (zastavané).
6. Dokumentáciu pre stavebné povolenie včas predložiť na ŠOP SR za účelom, aby na jej základe boli v teréne presne identifikované časti plôch stavbami zasiahnutých biotopov a časti plôch biotopov, ktoré bude potrebné v teréne vyznačiť/ohraničiť napr. prenosným oplotením za účelom zabránenia ich poškodzovaniu.
7. O súhlas na zásah do biotopov a na zmenu stavu mokrade požiadať pred vydaním územného rozhodnutia /stavebného povolenia na príslušnom orgáne ochrany prírody.
8. Preskúmať v ďalšej projektovej príprave stavby možnosti návrhu a realizácie prípadných revitalizačných opatrení v priľahlom území telesa rýchlostnej cesty R4 na zlepšenie stavu chránených biotopov, ktoré budú poškodené stavbou (napr. Nížinné a podhorské kosné lúky), na základe podrobného prieskumu a overenia takejto možnosti.
9. Realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum na zistenie detailného stavu nestabilných území. Podľa výsledkov inžinierskogeologického prieskumu sa odporúča v exponovaných oblastiach s výskytom svahových deformácií monitorovanie pohybovej

aktivity svahov, ako i doplnenie sanačných opatrení na zabezpečenie stability zosuvných území.

10. Posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 528/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o požiadavkách na obmedzenie ožiarenia z prírodného žiarenia vhodnosť a podmienky využitia územia s výskytom stredného radónového rizika pri návrhu objektov s dlhodobým pobytom ľudí.
11. Zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) komunikácie I/21 v úsekoch plánovaných záberov stavby v minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m (záujmové dôvody Ozbrojených síl Slovenskej republiky).
12. Začiatok a koniec stavebných prác a dopravných obmedzení vopred oznámiť Odboru vojenskej dopravy Úradu logistického zabezpečenia Ozbrojených síl Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava.
13. V ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby spracovať plán organizácie dopravy počas realizácie plánovaných stavieb s obmedzeniami dopravy v úsekoch.
14. V záujmovom území navrhovanej stavby sú umiestnené výstavne vojenské exponáty, vojenské pamätníky a objekty v správe Vojenského historického ústavu, Krajná 27, 821 04 Bratislava. Možnú kolíziu stavby so záujmami Vojenského historického ústavu je potrebné prerokovať s dotknutou organizáciou v konaniach podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.
15. Pri projektovaní stavby rešpektovať NKP Duklianske bojisko, zapísanú v Ústrednom zozname pamiatkového fondu v registri národných kultúrnych pamiatok pod číslom 1277/1-8, ktorá predstavuje osem pamiatkových objektov (Múzeum. Pamätník, Predpolie, Cintorín vojenský, Aleja, Mílnik, Pomník padlí československí ženisti. Pomník Sázavský V. gen.), a ktorá má zároveň vyhlásené svoje ochranné pásmo. V zmysle § 41 ods. 4 pamiatkového zákona podmienky ochrany archeologických nálezov a archeologických nálezísk stanoví Krajský pamiatkový úrad Prešov v procese územného a stavebného konania. V zmysle § 44a pamiatkového zákona záväzné stanovisko po uplynutí troch rokov od jeho vydania stráca platnosť, ak nedošlo k jeho použitiu na účel, na ktorý je určený.
16. Preskúmať možnosť prípadnej zámény stavbou zabratých lesných pozemkov za iné od Slovenského pozemkového fondu alebo Lesov Slovenskej republiky, š.p. pre Združenie súkromných vlastníkov lesa a urbariátu, PS Nižný Komárnik.
17. Upraviť zásah do CHKO Východné Karpaty podľa platných hraníc (od severnej hranice nezastavaného územia obce Nižný Komárnik až po hranicu s Poľskou republikou), prípadne doplniť túto hranicu do máp, resp. ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.
18. Je nevyhnutné vhodne minimalizovať negatívny dopad navrhovanej rýchlostnej cesty R4 na faunu, teda uplatňovať riešenia umožňujúce migráciu živočíchov (prechody pre zvieratá, mosty, estakády) a monitorovať ich účinnosť vo vzťahu rizika výskytu negatívneho vplyvu na prírodné prostredie, vrátane tvorenia bariér, vzniku kolíznych situácií alebo izolácie populácií živočíchov, čo je pre tento typ investícií charakteristické.
19. Pri projektovaní jednotlivých stavebných objektov navrhovanej trasy rýchlostnej cesty R4 využívať a rešpektovať Mapy povodňového ohrozenia (MPO) a mapy povodňového rizika (MPR) vyhotovené v súlade s § 6 a § 7 zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov a nadväzne v súlade s vyhláškou č. 419/2010 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o vyhotovovaní máp povodňového ohrozenia a máp povodňového rizika, spracované v rámci projektu: „Mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika vodných tokov Slovenska“.

20. V zmysle záveru odborného posúdenia VÚVH je potrebné aktualizovať vykonané primárne (predbežné) posúdenie projektu v zmysle postupu pre posudzovanie infraštruktúrnych projektov podľa čl. 4.7 smernice EÚ parlamentu a rady 2000/60/ES, ktoré je súčasťou Správy o hodnotení, podľa konkrétnych riešení stavebných objektov podrobne popísaných v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Na zmiernenie možného dopadu výstavby na ekologický stav dotknutého útvaru povrchovej vody SKB0042 Ladamírka, drobných vodných tokov je potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie prijať potrebné zmierňujúce ekologické a technické opatrenia na základe konkrétnych riešení úprav vodných tokov. V ďalšej etape prípravy stavby je požadované overiť/preukázať úroveň hladiny podzemnej vody v dotknutom útvare podzemnej vody hydrogeologickým prieskumom.
21. Účinnosť navrhovaných čistiacich zariadení pre vody z povrchového odtoku a garantovanú kvalitu vody v ukazovateli NEL na odtoku z odľučovača vybrať v súlade s požiadavkami územia, na ktorom sa dotknuté vyústenie nachádza (ochranné pásmo vodárenského zdroja KP - 1, KP - 4, z ktorých je zásobovaný skupinový vodovod SKV Krajná Poľana, povodie vodárenského toku,...).
22. Pri návrhu mostových pilierov riešiť ich umiestnenie mimo kynety toku a navrhovať ich prednostne s hydraulicky vhodným tvarom s orientáciou v smere povodňovej prúdnice a zároveň výškové osadenie konštrukcie mosta pri križovaní s tokom prispôbiť potrebám prejazdu techniky správcu toku pre účely údržby vodného toku.
23. Pri súbehu a križovaní objektov rýchlostnej cesty s vodnými tokmi odporúčame rešpektovať ustanovenia § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov tak, aby mal správca vodných tokov možnosť užívať pobrežné pozemky pri vodohospodársky významnom vodnom toku Ladamírka šírky do 10,0 m od brehovej čiary, pri ostatných vodných tokoch do 5,0 m od brehovej čiary.
24. Projektová dokumentácia pri úpravách tokov súvisiacich s premosteniami, resp. súbehmi komunikácii s vodnými tokmi musí byť vypracovaná autorizovaným inžinierom pre vodohospodárske stavby v zmysle platných legislatívnych a technických noriem.
25. Nutné výrubu drevitého porastu v dotyku s vodným tokom vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty R4 žiada správca toku s ním vopred odsúhlasiť. Konečné povolenie na výrub stromov a krov v korytách tokov, na pobrežných pozemkoch a inundačných územiach vydáva v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov orgán štátnej vodnej správy.
26. Jednotlivé stupne projektovej dokumentácie navrhovanej stavby predkladať správcovi vodného toku na odsúhlasenie.
27. Je potrebné realizovať opatrenia na eliminovanie dopadov výstavby rýchlostnej cesty na objekty NKP – Dukelské bojisko (bariéry, náhradné prístupy k objektom VHÚ, parkoviská, zámery pozemkov a označovanie) a vlastnícky vysporiadať pozemky. Ďalšie projekčné a realizačné práce zasahujúce do ochranného pásma NKP je nutné vykonávať v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.
28. Preskúmať a vyhodnotiť možnosti odsunutia trasy rýchlostnej cesty R4 v ďalšej projektovej príprave stavby od domu p. Tirka, Nižný Komárnik č. 59. V prípade nemožnosti takéhoto riešenia a prekročovania povolených limitov hluku z titulu prevádzky rýchlostnej cesty R4 poskytnúť p. Tirkovi finančný príspevok na zabudovanie plastových okien s nízkym koeficientom prestupu zvuku na elimináciu negatívnych dopadov z prevádzky na rýchlostnej ceste R4.
29. Vhodne projektovo riešiť zabezpečenie odtokania dažďovej vody a vody z roztápajúceho sa snehu znečisteného chemikáliami z cesty a posypu aj zo strany rýchlostnej cesty R4 tak, aby tento znečistený odtok neznečisťoval okolitú poľnohospodársku pôdu alebo pozemky v súkromnom vlastníctve.

30. Výrub drevín vykonávať najmä v mimovegetačnom a v mimohniezdnom období.
31. Pri návrhu vegetačných úprav a prípadnej náhradnej výsadbe drevín uprednostňovať výsadbu domácich druhov schopných vývoja v podmienkach hodnoteného územia, pri rešpektovaní stanovištných, klimatických, pôdných podmienok a pri voľbe vhodných kríkových skupín a stromov s minimalizovaním šírenia invázných druhov v krajine.
32. Vzhľadom na potenciálny výskyt starej munície z obdobia vojny sa odporúča v rámci bezpečnostných opatrení realizovať pred výstavbou vybraného variantu v riešenom úseku rýchlostnej cesty R4 vyhľadávanie nevybuchnutej munície (pyrotechnický prieskum) podľa zákona č. 58/2014 Z. z. o výbušninách, výbušných predmetov a munícií.
33. Pri projektovej príprave stavieb s predpokladaným dlhodobým pobytom ľudí na území v strednom radónovom (§ 1 ods. 1 vyhlášky MZ SR č. 259/2008 Z. z. o podrobnostiach o požiadavkách na vnútorné prostredie budov a o minimálnych požiadavkách na byty nižšieho štandardu a na ubytovacie zariadenia riziku) rešpektovať požiadavky vyhlášky MZ SR č. 528/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o požiadavkách na obmedzenie ožiarenia z prírodného žiarenia.

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

Záverečné stanovisko vypracovalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky v zmysle § 37 zákona v súčinnosti s MVDRR SR, hlavný hygienik rezortu, na základe správy o hodnotení, stanovísk účastníkov procesu posudzovania, záznamov z verejných prerokovaní a odborného posudku.

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

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

Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti táto síce prináša niektoré významné negatívne vplyvy na životné prostredie, ale väčšina z nich je riešiteľná technickými opatreniami na zmiernenie vplyvov. Predpokladané vplyvy majú prevažne lokálny charakter, iba v menšej miere regionálny.

Z porovnania realizácie navrhovanej činnosti s nulovým variantom a ostatnými navrhovanými variantmi riešenia vyplýva menší rozsah negatívnych vplyvov jej realizácie najmä na obyvateľstvo. Existuje variant navrhovanej činnosti, ktorý síce zasahuje okrajovo do území záujmov ochrany prírody a krajiny, avšak nepredstavuje riziko významného vplyvu na predmet ochrany chránených území národnej a európskej siete Natura 2000, ani na chránené biotopy a chránené druhy mimo nich, územný systém ekologickej stability a iné záujmy ochrany prírody. Podobné závery vyplynuli aj z hodnotenia navrhovanej činnosti o vplyve vzhľadom na zmenu klímy.

Dôležitou skutočnosťou je aj to, že trasa rýchlostnej cesty R4 v úseku štátna hranica SR/PR – Hunkovce v modrom B variante rešpektuje súčasné aj rozvojové urbánne prostredie a je v súlade s doteraz platnou územno-plánovacou dokumentáciou na celorepublikovej i regionálnej úrovni.

Do celkového hodnotenia boli zapracované aj vyhodnotenie doručených stanovísk od subjektov participujúcich na procese posudzovania.

Ku správe o hodnotení z oslovených 20 dotknutých orgánov, 4 dotknutých obcí a 3 subjektov zainteresovanej verejnosti prišlo v rámci stanovísk alebo bolo na verejnom prerokovaní k správe o hodnotení vyslovených celkom 11 súhlasov alebo odporúčaní na realizáciu variantu B modrého, 11 subjektov nemalo pripomienky k správe o hodnotení a jej záverom, 15 subjektov vyslovalo požiadavky a podmienky pre ďalší proces projektovej prípravy a povoľovania navrhovanej činnosti.

Z písomných stanovísk doručených príslušnému orgánu a z priebehu verejného prerokovania navrhovanej činnosti v jednotlivých dotknutých obciach vyplynulo, že voči realizácii stavby „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce“ nie je zo strany dotknutých orgánov, dotknutých obcí alebo verejnosti vznesený žiadny zásadný nesúhlas alebo pripomienka.

Pripomienky a návrhy na zmenu vedenia trasy R4 je možné korigovať a zapracovať v ďalšej projektovej príprave stavby rýchlostnej cesty (požiadavka občanov Jána Tirka, Nižný Komárnik 59 a Anny Jurčišinovej, Nižný Komárnik 56 – odsun trasy od ich domov, MŽP SR – Sekcia vôd požaduje v maximálnej možnej miere odkloniť (s ohľadom na stiesnené pomery v území) trasu rýchlostnej cesty od ochranného pásma 1. stupňa vodárenských zdrojov KP 1 a KP 4).

K stanovisku ŠOP SR zo dňa 02.06.2016 zaslal spracovateľ dokumentácie „Ekojet & HBH“ stanovisko zo dňa 30. 06. 2016, s ktorým sa MŽP SR stotožnilo a opodstatnené pripomienky prevzalo do opatrení.

V rámci verejných prerokovaní boli vznesené iba doplňujúce otázky a požiadavky, ktoré realizáciu navrhovanej činnosti vo vybranom variante B modrom nevylúčili.

Z hľadiska akceptovania – neakceptovania pripomienok ku správe o hodnotení, resp. k navrhovanej činnosti je možné konštatovať, že tieto boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska.

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

**Vyhodnotenie bolo vykonané priamo za stanoviskom subjektu.**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 a ods. 2 zákona na základe správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“, stanovísk účastníkov procesu posudzovania k správe o hodnotení, záznamov z verejného prerokovania navrhovanej činnosti 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 ďalšiu etapu prípravy a realizácie.

Všetky pripomienky a požiadavky zo stanovísk a záznamov z verejného prerokovania správy o hodnotení v dotknutých obciach boli vyhodnotené a ich závery sú zahrnuté v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska.



## **5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy**

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti „**Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR – Hunkovce**“, jej rozsah, lokalitu jej umiestnenia a využívanie územia plánovanej výstavby v súčasnosti, rozsah a charakter jej predpokladaných vplyvov, sa odporúča navrhnúť špeciálny program jej monitorovania počas výstavby a prevádzky.

### *Monitoring svahových deformácií*

Podľa výsledkov inžinierskogeologického prieskumu sa odporúča v exponovaných oblastiach s výskytom svahových deformácií monitorovanie pohybovej aktivity svahov, ako i doplnenie sanačných opatrení na zabezpečenie stability zosuvných území. Podrobnosti stanovenia a realizácie monitoringu vyplývajú z vykonaného podrobného inžinierskogeologického prieskumu na trase vybraného variantu rýchlostnej cesty.

### *Monitoring hluku*

Za účelom zhodnotenia reálnej hlukovej záťaže, preukázania účinnosti protihlukových stien sa odporúča vykonať monitoring hluku pre odsúhlasený variant realizácie stavby rýchlostnej cesty R4 Štátna hranica SR/PR - Hunkovce. Výber monitorovacích bodov bude zosúladený s hlukovou štúdiou, monitorovacie miesta budú situované do kritických miest posudzovaného úseku - do najbližších miest s funkciou bývania k trase odporúčaného variantu na realizáciu, kde predikované ekvivalentné hladiny A akustického tlaku z dopravy po úseku rýchlostnej cesty R4, v posudzovanom území v dennom, vo večernom a v nočnom čase prekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí. Monitoring hluku vykonať celkovo 2x pred samotnou výstavbou, 2x počas výstavby a 2x po uvedení do prevádzky (trvanie merania - 24 h).

### *Monitoring vôd*

#### Povrchové vody

Pri realizovaní vybraného variantu sa navrhuje realizovať monitoring povrchových vôd na toku Ladomírky - pred križovatkou Vyšný Komárnik, pred križovatkou Hunkovce. Cieľom navrhovaného monitorovacieho systému bude sledovanie vývoja kvality povrchových vôd v uvedených 3 etapách stavby – celkovo 2 x pred výstavbou, 4 x v období výstavby a 4 počas prevádzky.

#### Podzemné vody

Monitoring podzemných vôd sa navrhuje vykonať pre objekt studne nad cestou I/21 v k.ú. Nižný Komárnik.

### *Monitoring bioty*

Vo vzťahu k záujmom ochrany prírody sa odporúča doplniť požiadavku na monitoring a poprojektovú analýzu v dvoch rovinách, ktoré je účelné prepojiť:

- realizácia monitoringu
- realizácia environmentálneho dozoru.

Odporúča sa spracovať návrh na monitoring bioty a environmentálny dozor, ktorý bude súčasťou dokumentácie pre stavebné povolenie a zabezpečiť jeho následnú realizáciu v nadväznosti na časový harmonogram stavby. Výstupom bude záverečná správa z environmentálneho dozoru ako podklad ku kolaudácii stavby a čiastkové ročné správy z jednotlivých etáp monitoringu bioty, ktoré budú zasielané na príslušný orgán ochrany prírody a krajiny a na územne príslušnú zložku ŠOP SR. Spracovanie návrhu aj praktický výkon monitoringu a dozoru sa odporúča realizovať prostredníctvom odborne spôsobilých

osoby pre vyhotovovanie dokumentácie ochrany prírody a krajiny podľa § 55 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. v spolupráci, resp. na základe konzultácií so ŠOP SR - Správou CHKO Východné Karpaty. Časový rozsah monitoringu a dozoru je nutné prispôbiť harmonogramu výstavby a vegetačnému a reprodukčnému obdobiu, resp. príslušnému obdobiu životného cyklu sledovaných druhov.

Navrhovaný monitoring bioty sa odporúča prepojiť s realizáciou projektu revitalizačných opatrení, ktorý je predmetom opatrenia v návrhu zmierňujúcich opatrení, za účelom sledovania účinnosti vykonaných zásahov.

Monitoring bioty sa odporúča realizovať v nasledovných etapách:

- v období min. 1 roka pred začatím výstavby (resp. pred a počas) za účelom:
  - zachytenia a vyhodnotenia stavu predmetu ochrany pred začatím stavby;
- počas trvania výstavby za účelom:
  - sledovania stavu predmetu ochrany počas stavby;
  - prípadného návrhu opatrení na operatívne riešenie situácie (napr. realizácia náhradných lokalít, transfer obojživelníkov, časové obmedzenie a pod.);
- po ukončení stavby po dobu min. 1 roka (na základe vyhodnotenia výsledkov monitoringu je možné rozhodnúť o jeho prípadnom predĺžení o ďalší 1 rok) za účelom overenia a vyhodnotenia stavu predmetu ochrany počas prevádzky rýchlostnej cesty R4;
- overenia účinnosti vykonaných zmierňujúcich opatrení;
- overenia zmien v situácii na ceste I/21 po presmerovaní dopravy na rýchlostnú cestu R4.

Predmet a rozsah monitoringu sa odporúča určiť s ohľadom na výsledky prieskumu vybraných zložiek bioty, ktorý bude vykonaný pred, resp. v priebehu spracovania projektovej dokumentácie (viď návrh opatrení). **Monitoring bioty** sa odporúča zamerať predovšetkým na nasledovné:

- sledovanie stavu identifikovaných chránených biotopov (bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy, nížinné a podhorské kosné lúky), prípadne iných biotopov zistených podrobným prieskumom počas spracovania PD, v blízkosti stavby, kde sa predpokladá ovplyvnenie vplyvmi výstavby a prevádzky, a za účelom overenia účinnosti zásahov realizovaných v rámci Projektu revitalizačných opatrení;
- sledovanie výskytu a prípadného šírenia invázií druhov rastlín;
- mapovanie migračných trás veľkých šeliem a raticovej zveri v trase vybraného variantu rýchlostnej cesty R4;
- mapovanie migračných trás netopierov v trase vybraného variantu rýchlostnej cesty R4;
- mapovanie migračných trás obojživelníkov v trase vybraného variantu rýchlostnej cesty R4 (najmä v nadväznosti na genofondovú lokalitu *Rana temporaria* a *Bufo bufo* v nádrži Krajná Poľana);
- podrobné sledovanie výskytu a vzniku reprodukčných lokalít (najmä *Bombina variegata*, *Triturus* sp.) počas výstavby na ploche a v blízkosti staveniska a stavebných prístupov, sledovanie migračných trás na tieto lokality;
- sledovanie stavu vydry riečnej na vodných tokoch dotknutých výstavbou, v rámci monitorovacej plochy;
- sledovanie hniezdnych lokalít vybraných druhov vtákov z predmetu ochrany CHVU Laborecká vrchovina;

- sledovanie potenciálnej mortality vtákov a netopierov v úseku s inštalovanými zábranami a protihlukovými stenami za účelom overenia technológie a jej účinku;
- sledovanie mortality živočíchov (obojživelníky, vtáky, malé a veľké šelmy, raticová zver, netopiere) na ceste I/21 pred a po výstavbe rýchlostnej cesty R4.

**Environmentálny dozor** sa odporúča zamerať na:

- kontrolu realizácie činností a stavebných objektov kľúčových z hľadiska predchádzania vplyvov na chránené biotopy, chránené živočíchy a predmet ochrany lokalít Natura 2000 (odlesnenie, výrub drevín, oplotenie, zábrany, premostenia, úpravy toku);
- kontrolu dodržiavania organizačných a technologických opatrení na zmiernenie priamych vplyvov stavebnej činnosti a stavebnej dopravy na živočíchy (znečistenie vôd, prašnosť, časové obmedzenia, vytýčenie staveniska a pod.).

Nakoľko sa predikcia hlukovej záťaže spracovávala v počiatočnej fáze prípravy navrhovanej činnosti, odporúčame po spustení do prevádzky predmetného úseku rýchlostnej cesty R4 aspoň jedenkrát realizovať meranie hlukovej záťaže vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu navrhovanej činnosti k najbližšej obytnej zóne a posúdiť, do akej miery boli naplnené výsledky hlukovej štúdie spracované v etape prípravy navrhovanej stavby.

Na základe ustanovení § 39 ods. 1 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 činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí príslušný povoľovací orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko k činnosti vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než uvádza predložená dokumentácia správy o hodnotení, v zmysle § 39 ods. 3 zákona je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

## 6. Upozornenie pre povoľujúci orgán

**6.1.** V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti **bola identifikovaná zainteresovaná verejnosť**. Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia.

Zainteresovanú verejnosť pre proces posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R4 štátna hranica SR/PR - Hunkovce“ predstavujú nasledovné fyzické a právnické osoby:

1. Ján Tirko, Nižný Komárnik 59, 090 05 Krajná Poľana;
2. Anna Jurčišinová, Nižný Komárnik 56, 090 05 Krajná Poľana;
3. Združenie súkromných vlastníkov lesa a urbariátu, Pozemkové spoločenstvo, Nižný Komárnik, 090 05 Krajná Poľana.

**6.2.** Platnosť tohto záverečného stanoviska je **7 rokov od dátumu vydania**. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

## **VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

### **1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

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

v súčinnosti s

Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Bratislava

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
riaditeľ odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie  
**RNDr. Gabriel Nižňanský**

### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Bratislava 10. 10. 2016