



**MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

Sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania

Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. l) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 5310/2025-11.1/dš

46335/2025

46336/2025-int.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATELOVI

1. Názov

Slovenská správa ciest Bratislava, IVSC Košice

2. Identifikačné číslo

00 33 28

3. Sídlo

Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

I/79 Hriadky – Trebišov, preložka (ďalej len „navrhovaná činnosť“)

2. Účel

Dotknutý úsek cesty I/79 prechádza v súčasnosti priamo cez zastavané územie obce Hriadky, Vojčice, mestskú časť (ďalej len „MČ“) Milhostov a okrajom mesta Trebišov. Situovanie cesty I. triedy priamo cez zastavané územie sídelných útvarov s obsluhou okolitého územia so sebou prináša bezpečnostné riziká a nepriaznivé vplyvy na životné prostredie obyvateľov dotknutých obcí. V riešenom úseku má cesta I/79 niekoľko bodových závad. Zároveň sa predpokladá zvyšovanie intenzity pôsobenia negatívnych vplyvov s narastajúcim dopravným zaťažením. Účelom preložky cesty I/79 je odklon tranzitnej dopravy mimo obytnej zóny dotknutých obcí, realizovanie opatrení na minimalizáciu negatívnych účinkov dopravy na obyvateľov a životné prostredie, výstavba cesty s vyššou kapacitou, vyšším dopravným komfortom a bezpečnosťou premávky.

3. Užívateľ

Motoristická verejnosť a správca: Slovenska sprava ciest Bratislava, IVSC Košice.

4. Umiestnenie

Kraj: Košický
Okres: Trebišov
Obec: Trebišov, Sečovce, Hriadky, Vojčice, Novy Ruskov
Katastrálne územie: Trebišov, Milhostov, Sečovce, Hriadky, Vojčice, Novy Ruskov
Parcelné čísla:

Variant A parcely KNC č.:

k.ú. Sečovce: 4719; 4742; 4744; 4748; 4715; 4705; 4703; 4704; 4636/3; 4636/2; 4636/1; 4647/2; 4647/1; 4627; 4630; 4629/1; 4628/1; 4623/3; 4623/2; 4623/1;
k.ú. Hriadky: 3599; 3013; 3012; 3001; 3002; 1309; 3579; 3578; 3577; 3576; 3575; 3639; 3569; 3570; 3571; 3572; 3573; 3574; 3637; 3634; 3635; 3636; 3554; 3553; 3552; 3551; 3550; 3549; 3548;;
k.ú. Vojčice: 1433; 1432; 1423; 1428; 1425/2; 1429; 1422; 1417; 1425/1;
k.ú. Milhostov (mesto Trebišov) – KNC č.: 1913/1; 2215/2; 2215/3; 2215/4; 2222; 2221/1; 2440/1; 2454/1; 2454/2; 2454/3; 2471/1; 2527/2; 2471/2; 2220; 2614/4; 2604/3; 663/2; 632/1; 632/3; 631; 628; 688/8;
k.ú. Trebišov: 5393; 5385/1; 4501/1; 5336; 5383/1; 5334/4; 5344/10; 4498/2; 4383; 4486/7
k.ú. Veľký Ruskov: 2045; 2552; 2553; 2554; 2063; 2586; 2587; 2588; 2589; 2590; 2591; 2592; 2593; 2594; 2595; 2596; 2597; 2598; 2599; 2600; 2601; 2602; 2603; 2604; 2605; 2606; 2607; 2608; 2609; 2610; 2611; 2612/1; 2612/2; 2612/4.

Variant B parcely KNC č.:

k.ú. Sečovce: 4719; 4750; 4744; 4748; 4752; 4753; 4754
k.ú. Hriadky: 2185/2; 420; 411; 422; 426/1; 427; 1015
k.ú. Vojčice: 1453; 244; 1392; 1390; 1388; 1393; 1394; 1391; 1389; 1387; 1385; 1384; 1395;
k.ú. Milhostov (mesto Trebišov) – KNC č.: 1518/1; 1518/2; 1349/1; 1408; 2221/2; 1913/1; 2215/2; 2215/3; 2215/4; 2222; 2221/1; 2440/1; 2454/1; 2454/2; 2454/3; 2471/1; 2527/2; 2471/2; 2220; 2614/4; 2604/3; 663/2; 632/1; 632/3; 631; 628; 688/8;
k.ú. Trebišov: 5393; 5385/1; 4501/1; 5336; 5383/1; 5334/4; 5344/10; 4498/2; 4383; 4486/7

k.ú. Veľký Ruskov: 2045; 2552; 2553; 2554; 2063; 2586; 2587; 2588; 2589; 2590; 2591; 2592; 2593; 2594; 2595; 2596; 2597; 2598; 2599; 2600; 2601; 2602; 2603; 2604; 2605; 2606; 2607; 2608; 2609; 2610; 2611; 2612/1; 2612/2; 2612/4.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby:	2027
Predpokladaný termín ukončenia výstavby:	2029
Predpokladaný termín skončenia prevádzky:	bez časového obmedzenia

Uvedené termíny sú len orientačné. Presný termín začatia a ukončenia výstavby navrhovanej činnosti, ako aj termín začatia prevádzky navrhovanej činnosti bude závislý najmä od vydaných povolení podľa osobitných predpisov.

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti (ďalej len „správa o hodnotení“) je vypracovaná v nasledovných variantoch:

- **Nulový variant** - *Nulový variant (variant 0) predstavuje stav bez realizácie navrhovanej činnosti, kedy by sa predpokladaný nárast dopravy realizoval na existujúcej cestnej sieti bez navrhovaných stavebných úprav. Dĺžka úseku na pôvodnej ceste je 11,446 km.*
- **Variant A dĺžky 9,550 km** - *Navrhnutá preložka cesty I/79 tvorí obchvat obcí Hriadky, Vojčice, MČ Milhostov a severnej časti mesta Trebišov v zmysle platných územných plánov, pričom je vedená západne od týchto obcí. Variant je tvorený samotnou preložkou cesty I/79 v dĺžke 9,550 km a napojením mesta Trebišov v dĺžke 1,660 km (subvariant A1), čo spolu tvorí 11,210 km.*

Preložka cesty má začiatok situovaný v km 19,6375 súčasnej cesty I/79 severne od obce Hriadky, odkiaľ sa odkláňa západným smerom a križuje ju plánovaná mimoúrovňová križovatka (ďalej len „MÚK“) na diaľnici D1 v úseku Sečovce – Michalovce (súčasť trasy D1 Bidovce – št. hranica SR/Ukrajina), pričom úprava cesty v nadjazde diaľnice D1 bude súčasťou výstavby diaľnice D1. Z oblasti križovatky smeruje preložka cesty západne od obce Hriadky, kde rešpektuje rozvojové zámery obce na výstavbu IBV, ako aj obytnej štvrte pri ceste I/19. Obec Hriadky preložka cesty I/79 obchádza zo západnej strany, pričom medzi obcou Hriadky a mestom Sečovce sa nachádza okružná križovatka s cestou I/19. V km 1,900 križuje preložka cesty potok Trnávka, kde dôjde k úprave potoka pod mostným objektom a následne prechádza cez melioračný kanál (pravostranný prítok Trnávky), ktorý sa upraví v dĺžke 280 m. V km 2,650 preložka cesty nadjazdom vedie ponad železničnú trať Vranov nad Topľou – Trebišov. Variant A prechádza rovinným územím Východoslovenskej roviny, kde križuje niekoľko melioračných kanálov, ktoré budú preklenuté priepustmi alebo mostnými objektmi.

V km 7,000 variantu A sa nachádza úrovňová styková križovatka s dopravným napojením Trebišov sever, ktoré zabezpečí dopravné napojenie mesta Trebišov na preložku cesty I/79. Toto prepojenie by malo byť súčasťou ciest III. triedy. Dopravné napojenie Trebišov sever uvažované pre oba varianty (A aj B) sa napája na pôvodnú cestu I/79 v oblasti priemyselnej časti mesta Trebišov na Cukrárskej ulici. V km 9,100 sa navrhuje odsadená úrovňová styková križovatka s cestou III/3676 do obce Nový Ruskov. V km 9,420 sa nachádza styková križovatka cesty III/3676 s pôvodnou cestou I/79 do mesta Trebišov a Ulicou Kpt. Nálepku. V existujúcej križovatke sa návrhom odstránia bodové závady. V priestore križovatky sa nachádza mostný objekt cez potok Drieňovec navrhnutý na rekonštrukciu. Koniec úseku preložky cesty I/79 je situovaný západne od mesta Trebišov na existujúcej ceste I/79 v km 9,550 za hranicou križovatky

s pôvodnou cestou I/79 (ul. Kpt. Nálepku). V priestore križovatky je plánované logistické centrum Zemplín s dopravným napojením na cestu I/79. Teleso cesty bude situované na úrovni terénu, aby po odhumusovaní a úprave podložia bola výška násypového telesa čo najnižšia v dôsledku nedostatku násypového materiálu (1,5 – 2,5 m). Odvodnenie vozovky komunikácie je riešené na svahy telesa cesty s pozdĺžnymi vsakovacími priekopami s bezpečnostným prepacom odvedeným do melioračných kanálov.

Mostné objekty

V predmetnom úseku sa nachádza 5 mostných objektov, 3 mosty dĺžky do 50 metrov a 2 mosty s dĺžkou cez 100 metrov, z toho 2 mosty na napojení mesta Trebišov. V rámci stavby sú navrhované mostné objekty:

- Most cez potok Trnávka dĺ. 26,35 m (km 1,900),
- Most nad železničnou traťou č. 192 dĺ. 111 m (km 2,650),
- Most cez potok Drieňovec dĺ. 14,2 m (km 9,360).

Pri napojení mesta Trebišov sú navrhované mostné objekty:

- Most cez melioračný kanál dĺ. 18 m na napojení mesta Trebišov (km 0,520),
- Most nad železničnou traťou č. 192 a križovatkou dĺ. 115 m na napojení mesta Trebišov (km 1,540).

Križovatky

Všetky križovatky vo variante A sú úrovňové, nenachádza sa tu žiadna MÚK. MÚK cesty I/79 s výhľadovým vedením diaľnice D1, aj MÚK s preložkou cesty I/19, nie sú predmetom variantu A. V rámci stavby sú navrhované križovatky:

- okružná križovatka Hriadky s cestou I/19 v km 1,680,
- úrovňová odsadená križovatka Veľký Ruskov s cestou III/3676 v km 9,100,
- styková križovatka cesty III/3676 s pôvodnou cestou I/79 a s Ulicou Kpt. Nálepku v km 9,420.

Pri napojení mesta Trebišov sú navrhované križovatky:

- úrovňová styková križovatka Trebišov v km 7,000, napojenie PP v meste Trebišov
- turbo-okružná križovatka Trebišov, v mieste napojenia preložky cesty I/79 vo variante A na pôvodnú cestu I/79.

Odvodnenie

Keďže navrhovaná činnosť neprechádza územím chránených vodných zdrojov, nenavrhuje sa odvodnenie pomocou cestnej kanalizácie. Zrážková voda z vozovky komunikácie je odvedená na svahy cesty a do pozdĺžnych vsakovacích priekop s bezpečnostným prepacom odvedeným do melioračných kanálov.

Inžinierske siete

Podľa štúdie realizovateľnosti si navrhovaná preložka cesty I/79 Hriadky – Trebišov vo variante B spolu so subvariantom A vyžiada preložky a výstavbu inžinierskych sietí v rozsahu dĺžka priepustov 190 m, dĺžka preložiek a úprav vodných tokov 586 m, dĺžka úprav elektrických vedení 390 m, dĺžka úprav slaboprúdových vedení 1670 m, dĺžka úprav vodovodov 360 m, dĺžka úprav plynovodov 440 m a dĺžka úprav kanalizácií 340 m.

- **Variant B dĺžky 10,015 km** - Navrhovaný variant rieši rekonštrukciu existujúcej trasy cesty s odstránením identifikovaných bodových závad (vedením v novej trase). Variant je tvorený samotnou preložkou cesty I/79 v dĺžke 10,015 km a napojením mesta Trebišov (subvariant A1) v dĺžke 1,660 km, čo spolu tvorí 11,675 km.

Preložka cesty vo variante B má začiatok situovaný v km 19,6375 existujúcej cesty I/79 severne od obce Hriadky, v km cca 0,500 ju križuje plánovaná MÚK na diaľnici D1 v úseku Sečovce – Michalovce (súčasť trasy D1 Bidovce – št. hranica SR/Ukrajina), pričom úprava cesty v nadjazde diaľnice D1 bude súčasťou výstavby diaľnice D1. Následne prechádza obcou Hriadky s obojstrannou obytnou zástavbou a priamou obsluhou z cesty I/79. Celková dĺžka prietahu obcou Hriadky je 1,8 km. V obci sa nachádza frekventovaná okružná križovatka s cestou I/19 Sečovce – Michalovce. Južne od obce Hriadky, po extravilánovom úseku dĺžky 750 m, prechádza cesta I/79 do zastavaného územia obce Vojčice s obojstrannou obytnou zástavbou, pričom dĺžka prietahu obcou je 1,3 km. Medzi obcou Vojčice a časťou Trebišova - Milhostov sa nachádza ďalší extravilánový úsek cesty I/79 dĺžky 245 m. Južne od obce Vojčice prechádza cesta I/79 MČ Milhostov s dĺžkou intravilánového úseku 1,24 km s obojstrannou obytnou zástavbou. Variant B má medzi Vojčicami a Milhostovom v km 4,920 navrhovanú okružnú križovatku, ktorá odkláňa preložku cesty I/79 mimo zastavané územie, a zároveň bude prepájať pôvodný úsek I/79 (neskôr cestu III. triedy) s preložkou cesty I/79. Preložka cesty I/79 ďalej pokračuje v novej trase severozápadne po poľnohospodársky využívaných pozemkoch s mimoúrovňovým krížením železničnej trate Vranov nad Topľou – Trebišov v km 5,600 (odstránenie bodovej závary). Variant B ďalej prechádza rovinatým územím Východoslovenskej roviny, kde križuje niekoľko melioračných kanálov, ktoré budú preklenuté priepustmi alebo mostnými objektmi.

V km 7,500 variantu B sa nachádza úrovňová styková križovatka s dopravným napojením priemyselného parku Trebišov sever, ktoré zabezpečí dopravné napojenie mesta Trebišov na preložku cesty I/79. Toto prepojenie by malo byť súčasťou ciest III. triedy. Dopravné napojenie Trebišov sever uvažované pre oba varianty (A aj B) sa napája na pôvodnú cestu I/79 v oblasti priemyselnej časti mesta Trebišov na ulici Cukrárskej. V km 9,550 sa navrhuje odsadená úrovňová styková križovatka s cestou III/3676 do obce Nový Ruskov. V km 9,885 sa nachádza styková križovatka cesty III/3676 s pôvodnou cestou I/79 do mesta Trebišov a Ulicou Kpt. Nálepku. V existujúcej križovatke sa odstránia bodové závary. V priestore križovatky sa nachádza mostný objekt cez potok Drieňovec navrhnutý na rekonštrukciu. Koniec úseku preložky cesty I/79 je situovaný západne od mesta Trebišov na existujúcej ceste I/79 v km 10,015 za hranicou križovatky s pôvodnou cestou I/79 (ul. Kpt. Nálepku).

V priestore križovatky je plánované logistické centrum Zemplín s dopravným napojením na cestu I/79. Súčasťou technického riešenia vo variante B je aj zosilnenie vozovky po celej dĺžke komunikácie v úseku od km ZÚ – km 4,420, kde sa z pôvodnej trasy I/79 odpája spomínaná preložka. Vozovka bude zároveň rozšírená z pôvodnej priemernej šírky 7,0 m (resp. 8,2 m) na 8,5 m (kat. C 9,5/80). Súčasťou stavby bude aj úprava križovatky s cestou III/3736 vo Vojčiciach. Na trase sú navrhnuté úpravy šiestich autobusových zastávok v intraviláne, ktoré nevyhovujú požiadavkám na autobusové zastávky na ceste I. triedy. Teleso cesty bude situované na úrovni terénu, aby po odhumusovaní a úprave podlažia bola výška násypového telesa čo najnižšia v dôsledku nedostatku násypového materiálu (1,5 – 2,5 m). Odvodnenie vozovky komunikácie je riešené na svahy telesa cesty s pozdĺžnymi vsakovacími priekopami s bezpečnostným prepacom odvedeným do melioračných kanálov.

Mostné objekty

V predmetnom úseku sa nachádza 6 mostov dĺžky do 50 metrov a 1 most s dĺžkou cez 100 m, z toho 2 mosty na napojení mesta Trebišov. V rámci stavby sa predpokladá rekonštrukcia a výstavba mostných objektov:

- Most cez poľný potok dĺ. 4,65 m (e. č. 79-014) (km 0,481), rekonštrukcia,
- Most cez potok Trnávka v obci Hriadky dĺ. 12,95 m (e. č. 79-015) (km 1,832), rekonštrukcia,
- Most cez preložku melioračného kanála dĺ. 8,0 m (km 5,335),
- Most nad železničnou traťou č. 192 dĺ. 40,0 m (km 5,600),
- Most cez potok Drieňovec dĺ. 14,2 m (km 9,760), rekonštrukcia.

Pri napojení mesta Trebišov sú navrhované mostné objekty:

- Most cez melioračný kanál dĺ. 18 m na napojení mesta Trebišov (km 0,520),
- Most nad železničnou traťou č. 192 a križovatkou dĺ. 115 m na napojení mesta Trebišov (km 1,540).

Križovatky

Všetky križovatky na variante B sú úrovňové, nenachádza sa tu žiadna MÚK. MÚK cesty I/79 s výhladovým vedením diaľnice D1, ani križovatky s cestami I. triedy, nie sú predmetom variantu B.

- Vojčice – km 4,715, styková križovatka s cestou III/3736 smer I/19, nevhodný polomer zaoblenia, úprava,
- okružná križovatka Milhostov v km 4,920, - novonavrhovaná okružná križovatka na obchvate mesta Trebišov, odstránenie bodovej závary,
- úrovňová odsadená križovatka Veľký Ruskov s cestou III/3676 v km 9,550,
- styková križovatka cesty III/3676 s pôvodnou cestou I/79 a s Ulicou Kpt. Nálepku v km 9,885

Pri napojení mesta Trebišov sú navrhované križovatky:

- úrovňová styková križovatka Trebišov v km 7,500, napojenie PP v meste Trebišov
- turbo-okružná križovatka Trebišov, v mieste napojenia preložky cesty I/79 vo variante B na pôvodnú cestu I/79.

Odvodnenie

Keďže navrhovaná činnosť neprechádza územím chránených vodných zdrojov, nenavrhuje sa odvodnenie pomocou cestnej kanalizácie. Zrážková voda z vozovky komunikácie je odvedená na svahy cesty a do pozdĺžnych vsakovacích priekop s bezpečnostným prepacom odvedeným do melioračných kanálov.

Inžinierske siete

Podľa štúdie realizovateľnosti si navrhovaná preložka cesty I/79 Hriadky – Trebišov vo variante B spolu so subvariantom A vyžiada preložky a výstavbu inžinierskych sietí v rozsahu dĺžky priepustov 94 m, dĺžky preložiek a úprav vodných tokov 235 m, dĺžky úprav elektrických vedení 16 590 m, dĺžky úprav slaboprúdových vedení 11 040 m, dĺžky úprav vodovodov 9 280 m, dĺžky úprav plynovodov 11 445 m a dĺžky úprav kanalizácií 17 440 m.

Subvariant A1 - V km 7,000 variantu A a v km 7,500 variantu B sa nachádza úrovňová styková križovatka s dopravným napojením Trebišov sever, ktoré zabezpečí dopravné napojenie mesta Trebišov na preložku cesty I/79. Toto prepojenie by byť malo súčasťou ciest III. triedy. Dopravné napojenie Trebišov sever uvažované pre oba varianty (A aj B) sa napája na pôvodnú cestu I/79 v oblasti priemyselnej časti mesta Trebišov na ulici Cukrárskej. Subvariant A1 dopravného napojenia Trebišov sever je navrhovaný s ohľadom na priamejšie smerovanie dopravy do mesta Trebišov v dĺžke 1,660 km. Mostný objekt nad železničnou traťou je využitý na mimourovňové prepojenie, pričom na konci napojenia Trebišov sever sa nachádza turbookružná križovatka s povodnou cestou I/79 (ul. Cukrarska).

Okružná križovatka má štyri ramena:

- cesta I/79 smer mesto Trebišov,
- výhľadová komunikácia do priemyselného parku,
- dopravné, prepojenie Trebišov sever smerom na preložku I/79,
- cesta I/79 smer Milhostov.

Mostný objekt v priestore križovatky nad železničnou traťou sa nachádza v tesnej blízkosti vstupu do priemyselného parku vo vzdialenosti cca 15 m od tohto objektu. Súčasťou križovatky je aj prepojenie komunikácie pre peších a cyklistov okolo okružnej križovatky.

Mostné objekty

V predmetnom úseku sa nachádzajú 2 mostné objekty:

- Most cez melioračný kanál dĺ. 18 m na napojení mesta Trebišov (km 0,520),
- Most nad železničnou traťou č. 192 a križovatkou dĺ. 115 m na napojení mesta Trebišov (km 1,540).

Odvodnenie

Keďže navrhovaná činnosť neprechádza územím chránených vodných zdrojov, nenavrhuje sa odvodnenie pomocou cestnej kanalizácie. Zrážková voda z vozovky komunikácie je odvedená na svahy cesty a do pozdĺžnych priekop s ich zaústením do vodných tokov.

Inžinierske siete

Podľa štúdie realizovateľnosti si navrhovaný subvariant A vyžiada preložky a výstavbu inžinierskych sietí v rozsahu dĺžka priepustov 22 m, dĺžka preložiek a úprav vodných tokov 26 m, dĺžka úprav elektrických vedení 230 m, dĺžka úprav slaboprúdových vedení 720 m, dĺžka úprav vodovodov 360 m, dĺžka úprav plynovodov 320 m a dĺžka úprav kanalizácií 340 m.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2024 (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) zaradená do kapitoly č. 13. Doprava a telekomunikácie, do položky č. 2 Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie existujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane od 10 km stavebnej dĺžky, do časti A (povinné hodnotenie).

Podľa § 18 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov je predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie každá navrhovaná činnosť uvedená v prílohe č. 8 časti A zákona o posudzovaní vplyvov, ak nejde o činnosť realizovanú na účely vedené v § 18 ods. 1 písm. b) zákona o posudzovaní vplyvov.

Dňa 22. 10. 2021 doručil navrhovateľ na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu posudzovania vplyvov na životné prostredie, v súčasnosti už sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“), v súlade s § 22 zákona o posudzovaní vplyvov, zámer navrhovanej činnosti vypracovaný podľa prílohy č. 9 zákona o posudzovaní vplyvov. Zámer navrhovanej činnosti bol vypracovaný spoločnosťou DOPRAVAPROJEKT, a. s., v júli 2021.

MŽP SR upovedomilo podľa § 18 ods. 3 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) listom č. 13493/2021-11.1.1/mv, 60159/2021, 60613/2021-int. zo dňa 05. 11. 2021 známych účastníkov konania o tom, že podľa § 18 ods. 2 správneho poriadku dňom doručenia zámeru navrhovanej činnosti začalo správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

MŽP SR zároveň uvedeným listom predložilo podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov zámer navrhovanej činnosti na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, dotknutým orgánom, povoľujúcemu orgánu a dotknutým obciam a zároveň zámer navrhovanej činnosti zverejnilo na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/eia/detail/i-79-hriadky-trebisov-prelozka-1>

MŽP SR o skutočnosti, že navrhovaná činnosť podlieha posudzovaniu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie informovalo verejnosť, v súlade s § 24 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov, na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na vyššie uvedenej adrese a taktiež na úradnej tabuli Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky.

Dňa 09. 04. 2020 nadobudol účinnosť zákon č. 74/2020 Z. z., ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v pôsobnosti Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky v súvislosti s ochorením COVID-19. V rámci zákona o posudzovaní vplyvov bol doplnený § 65g Prechodné ustanovenia počas trvania mimoriadnej situácie, núdzového stavu alebo výnimočného stavu vyhláseného v súvislosti s ochorením COVID-19.

S ohľadom na uvedenú skutočnosť sa prerokovanie v zmysle § 30 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov vykonalo, v súlade s toho času platným znením § 65g ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov písomne v listinnej a v elektronickej podobe [v súlade so zákonom č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-governmente)].

Na základe odborného posúdenia predloženého zámeru navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území a doručených stanovísk, MŽP SR určilo podľa § 30 zákona o posudzovaní vplyvov, v súlade s § 65g ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti č. 3157/2022-11.1.1/dš, 48038/2022, 48039/2022 -N, 48040/2022- int. zo dňa 17. 10. 2022 (ďalej len „rozsah hodnotenia“), ktorého návrh bol prerokovaný v zmysle predchádzajúceho odseku.

V rozsahu hodnotenia MŽP SR určilo pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, dôkladné zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila), dvoch realizačných variantov (variant A, variant B) uvedených v predloženej zámere a jeden subvariant A1, (v znení ktorého sa pri napojení mesta Trebišov na preložku cesty I/79 posudzuje iba alternatíva Variant A, ktorá predstavuje optimálnejšie riešenie vedenia trasy a lepšie dopravné napojenie na existujúcu komunikačnú sieť a výhľadové napojenie priemyselného parku), prípadne modifikovanej verzie variantov uvedených v zámere navrhovanej činnosti, zohľadňujúcich špecifické požiadavky, uvedené v bode 2.2 rozsahu hodnotenia.

Ďalej boli v rozsahu hodnotenia určené 4 všeobecné podmienky a 26 špecifických požiadaviek. Časový harmonogram nebol určený.

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť Dopravoprojekt a.s. Bratislava, Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava v júli 2023, v nulovom variante, dvoch realizačných variantoch navrhovanej činnosti a v jednom subvariante.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ Slovenská správa ciest Bratislava, IVSC Košice, Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice, IČO 003328 (ďalej len „navrhovateľ“) doručil dňa 11. 08. 2023 MŽP SR, podľa § 31 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov správu o hodnotení.

Prílohou správy o hodnotení boli nasledovné štúdie:

- primerane hodnotenie vplyvu projektu na územia sustavy Natura 2000 (SOS/BirdLife Slovensko, 11/2022),
- akustická štúdia pre stavbu (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. Žilina, 02/2023) a
- prieskum biotopov a mokradi v trase navrhovaných variantov (M. Barlog, 06/2023).

Prílohou správy o hodnotení boli nasledovné grafické prílohy, priečne rezy a tabuľky:

- mapa súčasného stavu (M 1:10 000),
- mapa vplyvov a opatrení (M 1:10 000),
- charakteristické priečne rezy variant A, c
- charakteristické priečne rezy variant B a
- tabuľky mostov – upravené.

Nakoľko správa o hodnotení nebola vypracovaná v súlade s § 31 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, resp. v súlade s určeným rozsahom hodnotenia, MŽP SR listom č. 1961/2023-11.1.1/dš, 77294/2023 zo dňa 25. 10. 2023 neúplnú správu o hodnotení vrátilo navrhovateľovi na jej doplnenie a predloženie v lehote platnosti rozsahu hodnotenia. Doplnenú správu o hodnotení, vypracovanú podľa prílohy č. 11 zákona o posudzovaní vplyvov, predložil navrhovateľ na MŽP SR dňa 23. 11. 2023.

MŽP SR následne predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov, listom č. 1961/2023-11.1.2/dš, 91622/2023, 92158/2023 -int. zo dňa 05. 12. 2023 nasledovným subjektom procesu posudzovania: dotknutým obciam (*mesto Trebišov, mesto Sečovce, mesto Hriadky, obec Vojčice, obec Nový Ruskov*), povoľujúcemu orgánu a zároveň dotknutému orgánu (*Okresný úrad Košice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií*), rezornému a zároveň aj dotknutému orgánu (*Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor cestnej infraštruktúry*), dotknutým orgánom (*Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Ministerstvo dopravy Slovenskej*

republiky, odbor dráhový stavebný úrad, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, oddelenie oblastného hygienika Košice, Úrad Košického samosprávneho kraja, Krajský pamiatkový úrad, Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Okresný úrad Trebišov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Okresný úrad Trebišov, pozemkový a lesný odbor, Okresný úrad Trebišov, odbor krízového riadenia, Okresný úrad Trebišov, Odbor výstavby a bytovej politiky, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, úrad správy majetku štátu, Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach, Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a biodiverzity, Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach) a všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie dotknutej verejnosti (Združenie domových samospráv, JUDr. Anna Jacková, Slovenský vodohospodársky podnik š.p., Povodie Bodrogu) a vyzvalo ich na doručenie stanoviska v zákonom stanovenej lehote, do 30 dní od doručenia správy o hodnotení.

MŽP SR zároveň informovalo, že verejnosť môže doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení na MŽP SR do 30 dní od zverejnenia na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky alebo od zverejnenia správy o hodnotení dotknutou obcou podľa § 65g ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov.

MŽP SR požiadalo dotknuté obce, aby podľa § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov dotknuté obce do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení činnosti informovali o doručení správy o hodnotení činnosti verejnosť a zároveň zverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a oznámi, kde a kedy možno do správy o hodnotení činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie; zároveň uvedie, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označí miesto, kde sa môžu podávať.

MŽP SR zároveň požiadalo dotknuté obce, aby v spolupráci s navrhovateľom, do uplynutia doby zverejnenia správy o hodnotení podľa § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, zabezpečili verejné prerokovanie navrhovanej činnosti a prizvali naň, okrem verejnosti, aj zástupcov príslušného orgánu, rezortného orgánu a dotknutých orgánov.

Súčasne boli dotknuté obce upozornené, že termín a miesto verejného prerokovania navrhovanej činnosti je dotknutá obec povinná, podľa § 34 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, oznámiť najneskôr 10 pracovných dní pred jeho konaním.

Podľa § 35 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov na stanovisko doručené po uplynutí stanovených lehôt nemuselo MŽP SR prihliadať.

MŽP SR podľa § 33 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov zverejnilo správu o hodnotení na svojom webovom sídle www.enviroportal.sk dňa 05. 12. 2023.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti v meste Trebišov

V zmysle § 34 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov zabezpečili dotknuté obce mesto Trebišov, mesto Sečovce, mesto Hriadky, obec Vojčice, obec Nový Ruskov po dohode s navrhovateľom spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 24. 01. 2024. Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti pre mesto Trebišov, mesto Sečovce, mesto Hriadky, obec Vojčice, obec Nový Ruskov sa uskutočnilo dňa 24. 01. 2024 o 14.00 hod. vo veľkej zasadačke Mestského úradu v Trebišove. Termín a miesto verejného prerokovania navrhovanej činnosti oznámilo

mesto Trebišov zverejnením na úradnej tabuli a webovom sídle obce (<https://www.trebisov.sk/uradna-tabula/28733>) dňa 12. 01. 2024 a zaslaním pozvánky č. 11101/2023/28-ABu zo dňa 10. 01. 2024.

Verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa podľa prezenčnej listiny zúčastnili zástupcovia navrhovateľa, spracovateľ správy o hodnotení, zástupcovia dotknutých samospráv a orgánov štátnej správy a jeden občan. V rámci prezentovania navrhovanej činnosti boli prítomní zástupcom navrhovateľa informovaní o predchádzajúcom procese prípravy navrhovanej činnosti. Následne zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení oboznámili prítomných s technickým riešením navrhovanej činnosti - dva varianty s porovnaním a zdôvodnením vhodnejšieho variantu z hľadiska environmentálneho posúdenia, s variantom A (červený).

V diskusii odznali otázky týkajúce sa postupu prípravy a predpokladaného termínu realizácie navrhovanej činnosti a taktiež aj pripomienky k potrebe vyriešenia dopravnej situácie z dôvodu narastajúcej dopravy na ceste I/79 a nepriaznivého vplyvu na životné prostredie a obyvateľov dotknutých obcí a celkového začlenenia preložky cesty I/79 a napojenia na existujúcu cestnú sieť, rozčlenenia poľnohospodárskych pozemkov – ich sprístupnenie a vjazdy v dotknutom území. Otázky boli zodpovedané navrhovateľom a spracovateľmi správy o hodnotení. Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti išlo o diskusiu a vysvetlenie realizácie navrhovanej činnosti a skutočností uvedených v predmetnej správe o hodnotení.

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

Podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov bolo na MŽP SR doručených celkom 5 písomných stanovísk k správe o hodnotení, a to konkrétne od Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, útvaru vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Košice, Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej ochrany prírody a krajiny, Okresného úradu Trebišov, odboru starostlivosti o životné prostredie a Okresného úradu Košice, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií.

Vyjadrenie MŽP SR k predmetným stanoviskám je uvedené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona o posudzovaní vplyvov

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov mal vypracovať na základe určenia MŽP SR listom č. 2269/2024-11.1.2/dš, 9710/2024 zo dňa 06. 02. 2024, RNDr. Peter Burda zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 637/2016/OPV (ďalej len „odborne spôsobilá osoba“).

Dňa 24. 04. 2024 bol na MŽP SR doručený list od odborne spôsobilej osoby so žiadosťou o predĺženie lehoty na vypracovanie odborného posudku podľa § 36 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov o 30 dní.

MŽP SR po zvážení argumentov uvedených v žiadosti o predĺženie termínu na spracovanie odborného posudku, vyhodnotilo ako odôvodnenú, a preto predĺžilo listom č. 2269/2024-11.1.1/dš, 30280/2024 zo dňa 15. 05. 2024 lehotu na doručenie odborného posudku k navrhovanej činnosti podľa § 36 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov o 30 dní.

Nakoľko odborný posudok nebol MŽP SR predložený ani po predĺžení lehoty na vypracovanie odborného posudku MŽP SR listom č. 2269/2024-11.1.1/dš, 49088/2024 zo dňa

03. 09. 2024 požiadalo odborne spôsobilú osobu a navrhovateľa o predloženie informácie, či bol odborný posudok vypracovaný, a či bol preukázateľne doručený navrhovateľovi.

Dňa 20. 09. 2024 bol na MŽP SR doručený list od navrhovateľa, v ktorom navrhovateľ uviedol, že mu odborne spôsobilá osoba nedoručila odborný posudok. Odborne spôsobilá osoba svoje vyjadrenie nezaslala.

MŽP SR následne listom č. 2269/2024-11.1.2/dš, 68401/2024 zo dňa 16. 12. 2024 si opätovne žiadalo odborne spôsobilú osobu a navrhovateľa o predloženie informácie, či bol odborný posudok vypracovaný, a či bol preukázateľne doručený navrhovateľovi. Zároveň listom č. 2269/2024-11.1.2/dš, 68401/2024 zo dňa 16. 12. 2024 MŽP SR upozornilo navrhovateľa a odborne spôsobilu osobu, že v prípade nedoručenia vypracovaného odborného posudku, v súlade s vyššie určenou lehotou správnym orgánom, určí MŽP SR pre navrhovanú činnosť nového spracovateľa odborného posudku.

MŽP SR na základe vyššie uvedeného určilo listom č. 5423/2025-11.1/dš, 14028/2025 zo dňa 13. 03. 2025, že odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov vypracuje Dušan Zamborský, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 367/2003-OPV (ďalej len „spracovateľ posudku“).

Odborný posudok bol vypracovaný na základe správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti a ostatných písomností dostupných MŽP SR, ako aj na základe vlastných poznatkov a zistení.

Odborný posudok obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti. V odbornom posudku boli vyhodnotené najmä: úplnosť správy o hodnotení; stanoviská podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov; úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia; použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií; návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia; návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Spracovateľom posudku boli v rámci posudku doplnené parcelné čísla, na ktorých sa má navrhovaná činnosť realizovať, a ktoré absentovali v správe o hodnotení. Spracovateľ odborného posudku v závere odborného posudku uviedol, že *(cit.): „celkového posúdenia dostupných údajov, tak ako je uvedené v tomto odbornom posudku, je zrejme, že celkový priebeh posudzovania navrhovanej činnosti bol, až na malé zväčša formálne nezrovnalosti pri dodržaní lehôt realizovaný v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. Údaje uvedené a vyhodnotené v celom procese posudzovania sú dostatočné a až na malé výnimky správne. Zistené nepresnosti a nejasnosti v niektorých uvádzaných údajoch, resp. iný názor na vyhodnotenie významnosti niektorých vplyvov a navrhovaných opatrení boli vo vzťahu k určeniu výsledku iba nepatrné a nemali žiaden vplyv na určenie optimálneho variantu, resp. rozhodnutia o prijateľnosti realizácie navrhovanej činnosti v predkladanom rozsahu. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako aj vznesené požiadavky, ktoré nie je možné riešiť v tejto etape prípravy stavby, je potrebné vyriešiť v ďalšej príprave stavby“.*

Spracovateľ posudku vzhľadom na výsledky hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti, ale najmä s prihliadnutím na celkový účel výstavby preložky cesty a požiadavky dotknutých samospráv odporučil pre realizáciu realizáciu navrhovanej činnosti variant A.

Odporúčania a závery z odborného posudku boli použité ako podklad pri spracovaní tohto záverečného stanoviska.

Odborný posudok bol navrhovateľom doručený na MŽP SR dňa 23. 04. 2025.

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

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli na základe predložených podkladových materiálov a vyjadrení zainteresovaných strán komplexne zdokumentované a vyhodnotené. Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, kumulatívne, pozitívne a negatívne. V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, vplyvy na prírodné prostredie, vplyvy na krajinu, vplyvy na urbánny komplex a na využívanie zeme.

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli vyhodnotené na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby navrhovanej činnosti budú na kvalitu života obyvateľstva nepriaznivo vplývať najmä zvýšená prašnosť v okolí stavenísk a zvýšený objem emisií hluku a vibrácií produkovanými zo stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov. Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti je predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje plynulý prísun stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby sú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Tento hluk sa nedá odloniť protihlukovými opatreniami vzhľadom na premenlivosť polohy nasadenia strojov a konfigurácie terénu. Z charakteru stavby je zrejmé, že prekročovaniu limitov hluku nebude možné zabrániť, avšak zhotoviteľ stavby je povinný vykonať opatrenia, aby bol záťaž obyvateľstva hlukom počas výstavby čo najmenšia a nepôsobila v nočnom čase.

Zo záverov akustickej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. Žilina, 02/2023) (ďalej len „Akustická štúdia“), ktorá bola spracovaná pre súčasný stav (rok 2022) a výhľadové roky (2033, 2034 a 2053) na základe sčítania a prognózy vývoja dopravy vyplýva pre prevádzku navrhovanej činnosti nasledovné (cit.): „Pri nullovom stave (bez realizácie preložky cesty I/79) už v súčasnosti sú a aj vo výhľadových rokoch budú prekračované prípustné limity hladín hluku v dennej a nočnej dobe na viacerých meraných úsekoch v zastavaných územiach obcí Hriadky, Vojčice, Nový Ruskov a mesta Trebišov. V roku 2033 sa očakáva výrazne prekročovanie prípustných hladín hluku v nočnej dobe (od 8 do 17 dB) až v 10 meracích bodoch. Pri variante A preložky cesty, bez realizácie protihlukových opatrení sa taktiež očakáva prekročenie povolených hladín hluku v dennej a nočnej dobe na viacerých meraných úsekoch v koridore jestvujúcej cesty I/79 v zastavaných územiach obcí Hriadky, Vojčice, Nový Ruskov a mesta Trebišov. Po realizácii navrhovaných protihlukových stien bude pozdĺž jestvujúcej cesty I/79 v zastavaných územiach naďalej dochádzať k prekročeniu povolených hladín hluku, dopravou na preložke cesty I/79, ale s cieľovou dopravou a kumulatívnym pôsobením hluku z ostatných zdrojov. Po realizácii preložky dôjde v dotknutých zastavaných územiach v priestore okolo jestvujúcej cesty I/79 k výrazným poklesom hladín hluku a to 0,8 až 9,4 dB, pričom výrazne zníženie o viac ako 8 dB sa očakáva pri 7 meracích bodoch a to najmä v zastavanom území obce Hriadky a Vojčice. Pri variante B preložky cesty, bez realizácie protihlukových opatrení sa taktiež očakáva prekročenie povolených hladín hluku v dennej a nočnej dobe na viacerých meraných úsekoch v koridore jestvujúcej cesty I/79 v zastavaných územiach obcí Hriadky, Vojčice, Nový Ruskov a mesta

Trebišov. Po realizácii navrhovaných protihlukových stien, ktorých výstavba v zastavanom území nie je možná, bude pozdĺž jestvujúcej cesty I/79 v zastavaných územiach naďalej dochádzať k prekročeniu povolených hladín hluku. Vzhľadom na to, že variant B je v úseku od ZÚ po cca km 4,900 vedený cez zastavané územie obcí Hriadky a Vojčice očakáva sa v týchto úsekoch iba minimálny pokles hladín hluku a povolené limity budú prekračované v nočnej dobe od 4,8 do 14 dB. Zníženie hladín hluku pozdĺž jestvujúcej cesty I/79 v zastavanom území, kde nie je možná výstavba protihlukových stien, je možné iba aplikáciou terciárnych protihlukových opatrení: zvýšenie nepriezvučnosti obvodového plášťa budov – výmena okien so štrbinovým vetracím systémom). S týmito opatreniami je nutné uvažovať tam, kde sa nachádzajú obytné priestory. Pre určenie konkrétnych obytných jednotiek bude potrebné vykonať akustické merania po realizácii stavby v predmetnej oblasti a na základe nich určiť tie obytné jednotky, v ktorých dochádza k prekročeniu prípustných hladín hluku z pozemnej dopravy. Toto opatrenie sa týka prioritne variantu B v úseku kde je vedený cez zastavané územia obcí Hriadky a Vojčice. Z hľadiska hlukových pomerov v dotknutom území je lepším riešením variant A s navrhovanými protihlukovými opatreniami“.

Počas výstavby navrhovanej činnosti sa zároveň predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo stavenicka a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Vyhodnotenie vplyvov počas prevádzky vychádza zo záverov exhaláčnej štúdie (Štúdia realizovateľnosti Cesta I/79 Vranov nad Topľou – št. hr. SK/UA, Inžinierske služby Martin, 02/2017), ktorá bola vypracovaná na základe podkladu z dopravnoinžinierskej dokumentácie. Z hľadiska emisií škodlivých látok a prachu do ovzdušia počas prevádzky navrhovanej činnosti možno očakávať, že v centre dotknutých zastavaných území dôjde k poklesu koncentrácie škodlivín a prachu z dopravy znížením intenzity dopravy a zvýšením plynulosti jazdy. Na základe vypočítanej dlhodobej a krátkodobej koncentrácie škodlivín NO_x, CO a ostatných škodlivín vo výpočtových bodoch pozdĺž riešeného úseku cesty I/79 v oboch variantoch neprekročí koncentrácia posudzovaných škodlivín pred zástavbou a v prvej vzdialenostnej línii prípustné dlhodobé a krátkodobé zákonné limity v sledovaných časových horizontoch rokov 2020, 2030 až 2040. Obyvatelia v okolí nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy, prípustné koncentrácie nie sú prekračované ani pri pomerne nepriaznivých rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený. Vo variantnom riešení, oproti nulovému variantu, bude z líniovej dopravy vypustené menšie množstvo exhalátov. Z hľadiska imisii priaznivejšie pôsobia varianty s väčšou odstupovou vzdialenosťou od obytnej zóny. Vo variante A, nakoľko je viac odsunutý od zastavaných území, budú emisné pomery z dopravy viacej prerozdelené a predpokladajú sa nižšie koncentrácie polutantov v obytných zónach s trvalým výskytom obyvateľstva.

Počas výstavby navrhovanej činnosti sa môžu mechanické kmitania a otrasy prenášať do stavebných objektov a obytných budov. Tieto vibrácie môžu byť vyvolané stavebnými aktivitami, ako je zakladanie mostov, paženie, vibračné zhutňovanie. Intenzita pôsobenia zároveň vibrácii závisí od geologických a pôdno-mechanických pomerov v území a od vzdialenosti zdroja vibrácií. Z uvedených dôvodov sú počas výstavby vibráciami viac ohrozené objekty v zastavaných územiach obcí, ktorými prechádza variant B. Výhodnejšie je viesť novú preložku cesty mimo zastavané územia variantom A. Kvantitatívnym vyjadrením miery vibrácií a otrasov, akými bude vplývať prevádzka na preložke cesty I/79, sa zaoberala Akustická štúdia. Na základe realizovaných meraní a výpočtov bolo konštatované, že (cit.): „posudzované hodnoty rýchlosti vibrácií v referenčných stanovištiach konštrukcie budov neprekračujú dynamickú odozvu spôsobenou technickou seizmicitou z hľadiska I. medzného stavu a nie je potrebné ich ďalej analyzovať. Z hľadiska expozície objektov a obyvateľov vibráciám z dopravy je výhodnejší

variant A, nakoľko je vedený vo väčšej vzdialenosti od obytnej zástavby dotknutých obcí ako variant B“.

Obdobie výstavby navrhovanej činnosti bude spojené s nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy vo všetkých posudzovaných variantoch. Vplyv je dočasný a zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. Veľmi citlivým problémom je taktiež otázka majetkoprávneho vysporiadania v súvislosti s výkupmi nehnuteľností v trase navrhovanej preložky cesty I/79. Stavba si nevyžiada asanácie obytných objektov.

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

V rámci štúdie realizovateľnosti (Cesta I/79 Vranov nad Topľou – štátna hranica SR/UA, DOPRAVOPROJEKT a.s., Bratislava, 02/2017) bol zrealizovaný orientačný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, ktorý prehodnocoval výsledky doterajších archívnych prieskumov realizovaných v území trasy I/79. Pri návrhu jednotlivých variantov preložky cesty I/79 bude dôležité zohľadnenie viacerých rizík. Rizika uvedené v tomto prieskume sa vzťahujú na celý úsek študovanej cesty I/79 Vranov nad Topľou – štátna hranica SR/UA, preto vlastnosti geologického prostredia v trase vybraného variantu bude potrebné posúdiť podrobným geologickým a hydrogeologickým prieskumom vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie stavby. V rámci navrhovaných variantov je možné konštatovať, že v úseku preložky cesty I/79 Hriadky – Trebišov je zásah do horninového prostredia minimálny. Umožňuje to rovinný charakter územia. Stavba je navrhovaná prevažne na nízkych násypoch, resp. vo variante B čiastočne na úrovni súčasnej cesty I/79 a potreba zásahov do horninového prostredia je malá. Napriek tomu je potrebné uvažovať počas výstavby s možnosťou znečistenia horninového prostredia a to najmä pri zakladaní mostov.

Z porovnania zemných prác je zrejmé, že väčší objem potrebného materiálu do násypov vykazuje variant A, a to z dôvodu, že je celý vedený v novej trase oproti variantu B, ktorý je na cca 47% trasy vedený v koridore existujúcej cesty I/79. Počas štandardnej prevádzky sa neočakávajú výraznejšie priame vplyvy na horninové prostredie, za predpokladu, že stavebné práce budú realizované kvalitne a v priebehu výstavby budú vykonané potrebné opatrenia vyplývajúce z odporúčania inžiniersko-geologického prieskumu.

Počas výstavby, ako aj prevádzky je v prípade havárie (únik ropných látok alebo iných prepravovaných znečisťujúcich látok) možné predpokladať negatívny vplyv na substrát a to vo forme znečistenia horninového prostredia. Významnosť vplyvu bude závisieť od druhu a množstva uniknutej znečisťujúcej látky.

Vzhľadom na nížinný charakter reliéfu územie nie je citlivé na geodynamické procesy a celkovo je reliéf územia vo vzťahu k realizácii navrhovanej činnosti považovaný za málo zraniteľný, tak ako aj horninové prostredie. V riešenom území nie sú identifikované geodynamické javy, ktoré by mali vplyv na stavbu.

Vplyvy na pôdu

V etape výstavby navrhovanej činnosti je možné očakávať nepriaznivé vplyvy na okolitú poľnohospodársku pôdu. Nepriaznivými vplyvmi počas výstavby sú najmä zhutnenie koreňovej zóny pôd dopravnými a stavebnými mechanizmami, ktorá zapríčini degradáciu štruktúrnych agregátov a nežiaduce zvýšenie objemovej hmotnosti pôd, zosuvy pôdy a jej erózia vo výkopoch

a pri výstavbe zárezov a bodové znečistenie pôd ropnými látkami alebo minerálnymi olejmi v areáloch zariadení staveniska a v manipulačných pásoch. Pri realizácii stavebných prác na plochách dočasného záberu pôdy bude dochádzať k mechanickej degradácii pôdy utláčaním (zhutnením) ťažkými mechanizmami, znehodnotí sa pôdna štruktúra. Vplyv na štruktúru pôdy v miestach dočasného záberu bude závisieť aj od kvality realizovanej rekultivácie po ukončení výstavby. Ide však o nepriaznivé vplyvy, ktoré možno eliminovať biologickou rekultiváciou pôdy bezprostredne po ukončení stavby.

K vplyvom počas prevádzky možno zaradiť havárie a imisie z dopravy v období prevádzky a rozptyl posypových materiálov používaných pri zimnej údržbe. Avšak, ak budú dodržané všetky štandardné bezpečnostné opatrenia, bude možné riziko kontaminácie pôd vplyvom havárií úplne minimalizovať. V prípade dočasného záberu pôdy dôjde k rekultivácii pôd, ktorá bude mať pozitívny vplyv na dočasne zabratú pôdu. Najvýznamnejším vplyvom navrhovanej stavby na pôdu bude trvalý záber pôdy.

Vplyvy na ovzdušie

V etape realizácie stavebných prác bude na stavenisku a v jeho okolí znížená kvalita ovzdušia prachovými časticami. Zníženie kvality ovzdušia bude dočasné, pričom uvedený vplyv bude málo významný, prevažne lokálneho charakteru, krátkodobý a bude sa vzťahovať len na obdobie výstavby navrhovanej činnosti. Zdrojmi znečisťujúcich látok budú najmä zemné práce, výkopové a stavebné práce, stavebné mechanizmy, zemníky sypkého materiálu a dočasné depónie zeminy, recyklačné základne na drvenie a triedenie surovín a nákladné automobily prevážajúce stavebný materiál, suroviny a odpady.

Zdrojom znečisťovania ovzdušia budú aj emisie výfukových plynov, ktoré budú prispievať k zníženiu kvality ovzdušia nielen v okolí stavenísk, ale i na prístupových trasách. Zmiernenie produkcie exhalátov z motorových prostriedkov je možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás mimo obytné územia. Prašnosť vyvolaná stavebnými prácami bude zmierňovaná prijatými opatreniami, najmä kropením deponovanej zeminy a prašných povrchov počas suchého obdobia, čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska, prepravovaním prašného materiálu prekrytého plachtami a koordináciou presunov stavebnej techniky.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vplyvy na povrchové vody

Počas výstavby možno očakávať ohrozenie kvality vôd pri zakladaní pilierov mostných objektov križujúcich povrchové toky, resp. pri úprave a preložke vodných tokov. Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Preto počas výstavby navrhovanej činnosti je potrebné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo ku kontaminácii vôd. Zároveň existuje nebezpečenstvo splavenia rozrušenej zeminy do koryta vodných tokov, čím sa zvýši zákal čo môže mať negatívny vplyv na vodnú faunu. Z environmentálneho hľadiska k najväčším zásahom do vodných tokov dochádza pri ich preložkách do novej polohy. Trasa navrhovanej preložky cesty križuje len jeden prirodzený tok - Trnávka, ostatné križované vodné toky sú umelo vytvorené odvodňovacie kanály. V súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sú vplyvy na povrchové vody spojené s odvádzaním dažďových vôd, potenciálne znečistených materiálom zimnej údržby, prípadne ropnými látkami do recipientov. Odvodnenie preložky cesty v novovybudovaných úsekoch navrhovaných variantov je zabezpečené priečnym sklonom vozovky na príľahlé svahy, na ktorých postupne vsakujú do podlažia cez zahumusované

a zatrávené plochy, ktoré tvoria prirodzené filtračné vrstvy. Podrobný návrh odvedenia zrážkových vôd z povrchu vozovky preložky cesty I/79 bude predmetom riešenia vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie stavby.

Z hľadiska prevencie úniku nebezpečných látok v dôsledku havárií vozidiel bude potrebné vypracovať havarijný plán podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd a zabezpečiť poučenie zamestnancov vykonávajúcich údržbu cestnej komunikácie.

Vplyvy na podzemné vody

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd. Ochrana vôd počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti je vo veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

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

Počas výstavby navrhovanej činnosti môže dôjsť k znečisteniu podzemných vôd jednak priamo pri dosiahnutí hladiny podzemnej vody vo výkope, a jednak nepriamo cez znečistenie povrchových vôd a pôdneho horizontu. Ide najmä o úniky pohonných látok a olejov zo stavebných strojov a dopravných prostriedkov a havarijné situácie. Pri výstavbe a zakladaní objektov mostov je možné predpokladať prítoky podzemných vôd do stavebných jám. Znižovaním hladiny podzemnej vody pri čerpaní počas výstavby dochádza k dočasnému ovplyvňovaniu režimu podzemných vôd a prietokov menších povrchových tokov.

Počas prevádzky je možné očakávať negatívne ovplyvnenie kvality podzemných vôd prostredníctvom znečistenia pôdneho horizontu, alebo povrchového vodného toku pri haváriách sprevádzaných únikom látok nebezpečných vodám. Znečistenie podzemných vôd môže byť do určitej miery spôsobené aj posypovými látkami používanými dlhodobo pri zimnej údržbe komunikácie. Ovplyvnenie zásob a prúdenia podzemných vôd počas prevádzky sa neočakáva.

Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy

Výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti môže mať vplyv na klimatické pomery dotknutého územia, a to najmä zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklimy v koridore stavby. Vzhľadom na plošný záber stavby a jej líniový charakter budú tieto vplyvy v dotknutom území pôsobiť iba minimálne.

Riziká klimatických zmien, ktoré môžu pôsobiť na navrhovanú činnosť súvisia najmä s možným výskytom hydrometeorologických extrémov, ako sú privalové zrážky a búrky s následným vznikom povodňových situácií na lokálnej alebo regionálnej úrovni. Z hľadiska bezpečnosti dopravy môžu extrémne prejavy počasia (privalové dažde, hmla, poľadovica) viesť k zníženej viditeľnosti a vzniku nebezpečných situácií. Všetky uvedené extrémny predstavujú určité riziká ako v priebehu výstavby, tak pri samotnej prevádzke navrhovanej cesty. Stavebné

dielo môže byť teda ohrozené najmä prívalovými dažďami, kedy môže dôjsť k zaplaveniu komunikácie zrážkovou vodou (strata priľnavosti pneumatiky k vozovke).

Pri prívalových dažďoch je v doprave vždy znížená viditeľnosť a s ňou spojená zvýšená nehodovosť. Extrémny nárazový vietor máva negatívne dopady s ohľadom na bezpečnosť prevádzky. Vplyvom extrémne vysokých teplôt môže dochádzať tiež k zmäknutiu asfaltu, čo vo vzťahu k zníženej pozornosti vodičov v týchto horúcavách vedie k častejšej nehodovosti a poškodzovaniu stavu vozovky a jej okolia. Otázka bezpečnosti dopravy, aj vo vzťahu k očakávaným zmenám klímy, úzko súvisí s realizáciou Inteligentných dopravných systémov (ďalej len „ITS“). Realizácia ITS veľmi napomôže aj pri znižovaní rizík vplyvu extrémov počasia na nehodovosť.

Výstavba a prevádzka preložky cesty I/79 v dotknutom úseku bude mať pri realizácii navrhovaných opatrení iba mierne negatívny vplyv prejavujúci sa zmenou odtokových pomerov a miernou zmenou mikroklimy v koridore stavby.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Stavebný ruch a následne hluk z prevádzky preložky cesty bude negatívne vplyvať na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové a potravné biotopy. Počas výstavby bude dochádzať k priamej likvidácii biotopov, k ovplyvneniu funkcie biokoridorov, k fragmentácii ekosystémov vytvorením resp. posilnením bariéry v migračnom koridore a k vyrušovaniu živočíchov hlukom a stavebným ruchom. Počas prevádzky budú pôsobiť tieto vplyvy: vyrušovanie hlukom z dopravy; znečistenie ovzdušia v blízkosti komunikácie exhalátmi z dopravy; znečistenie prostredia posypovým materiálom zo zimnej údržby, riziko kolízie automobilov s vtákmi a šírenie inváznych druhov rastlín.

Ovplyvnenie biotopov národného a európskeho významu sa podľa dostupných údajov a prieskumu biotopov realizovaného počas spracovania správy o hodnotení, nepredpokladá. V rámci Prieskumu biotopov boli v trase preložky cesty identifikované aj mokrade. V zmysle §2 ods. 2 písm. g) zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) sa považuje za mokradť územie s močiarňami, slatinami alebo rašeliniskami, vlhká lúka, prírodná tečúca voda a prírodná stojatá voda vrátane vodného toku a vodnej plochy s rybníkmi a vodnými nádržami.

Z chránených druhov živočíchov je zrejмый výskyt chránených druhov vtákov, pre ochranu ktorých bolo vyhlásené Chránené vtáčie územie Ondavská rovina. Ovplyvnenie jednotlivých druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany v CHVÚ Ondavská rovina, bolo podrobne vyhodnotené v Primeranom hodnotení vplyvu projektu na územia sústavy Natura 2000 v zmysle, ktorého (cit.): „Na základe vykonaného primeraného posúdenia je možné konštatovať, že projekt preložky cesty I/79 Hriadky - Trebišov nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 samostatne ani v kombinácii s inými projektami“.

Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma

V dotknutom území platí prvý stupeň ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. Navrhovaná preložka cesty I/79 Hriadky – Trebišov prechádza cez Chránené vtáčie územie Ondavská rovina (SKCHVU037), ktoré bolo vyhlásené za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleho, d'atľa hnedkavého, ľabtušky poľnej, orla kráľovského, pipísky chochlatej, prepelice poľnej, príhľaviara čiernohlavého, rybárika riečného, sokola rároha, chriašteľa poľného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. Pre navrhovanú činnosť bolo

vypracované Primerané hodnotenie vplyvu projektu na územia sústavy Natura 2000 v zmysle, ktorého (cit.): „Na základe vykonaného primeraného posúdenia je možné konštatovať, že projekt preložky cesty I/79 Hriadky - Trebišov nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 samostatne ani v kombinácii s inými projektami“.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Trasa navrhovanej činnosti v oboch variantných riešeniach prechádza cez lokálny biokoridor LBk10 potok Trnávka a Lieskovec. Trasa preložky cesty I/79 vo variante A ho preklenuje mostným objektom v km 1,900, pričom na základe priekumov a štúdií je možné konštatovať, že most bude mať v podmostí dostatok priestoru pre vytvorenie suchých brehov pre prípadný prechod menšími živočíchmi. Trasa preložky cesty vo variante A nebude v celom úseku oplotená, nebude preto tvoriť bariéru v pohybe zverí. Variant B preložky cesty I/79 preklenuje Trnávku mostným objektom v km 1,882 v zastavanom území obce Hriadky, kde nie sú vytvorené vhodné podmienky pre migráciu živočíchov.

Počas prevádzky bude biokoridor ovplyvňovaný hlukom z dopravy po spomínanej preložke, aj keď pri variante B je trasa v týchto miestach vedená v koridore existujúcej cesty I/79. LBk10 zároveň predstavuje ekologicky významný segment krajiny EVS10.

Pri križovaní ostatných vodných tokov, ktoré sú definované ako biokoridory miestneho významu dochádza k ich narušeniu likvidáciou drevín v trase preložky cesty a dočasnému obmedzeniu funkcie biokoridoru. Ponad vodné toky sú navrhnuté mostné objekty a priepusty. V porovnaní so súčasným stavom bude funkcia biokoridorov v území narušená najmä počas výstavby. Po ukončení výstavby sa po obnove porastov očakáva, že živočíchy si zvyknú na nové objekty (mosty) a funkčnosť biokoridorov sa obnoví. Priechodnosť miestnych biokoridorov bude pri oboch variantoch zabezpečená vhodným technickým riešením mostov a priepustov.

Vplyvy na krajinu

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zmene scenérie krajiny, nakoľko výstavbou dôjde k výrubu plôch porastov drevín, úpravám vodných tokov a do krajiny bude zakomponovaná líniová stavba s výraznými stavebnými prvkami ako sú napr. mosty. Vzhľadom na vedenie trasy preložky cesty v nížinnom bude cesta osadená iba na pomerne nízkych násypoch a nebude v krajine výrazne vnímaná. Realizáciou rekultivácií, vegetačných úprav a náhradnej výsadby bude negatívny vplyv na scenériu krajiny významne zmiernený. Trasa preložky cesty I/79 je vo variante A vedená v samostatnom koridore mimo zastavaných území obcí poľnohospodársky využívanou krajinou. V porovnaní s variantom B má väčší negatívny vplyv na zmenu v štruktúre a využívaní krajiny. Naopak trasa preložky cesty I/79 vo variante B je po km 4,920 vedená v koridore súčasnej cesty I/79, pričom prechádza zastavaným územím obce Hriadky a Vojčice. V tomto úseku sa navrhuje zosilnenie vozovky, rozšírenie priemernej šírky z 7,0 m (resp. 8,2 m) na 8,5 m. To má za následok výraznejší zásah do zázemia obcí a životného prostredia obyvateľov.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Prevažná časť územia v trase všetkých posudzovaných variantov sa využíva na poľnohospodársku činnosť. Výstavbou navrhovanej činnosti dôjde k trvalému záberu a tak zníženiu výmery poľnohospodársky využívannej pôdy. Dôjde teda k zníženiu poľnohospodárskej produkcie a k sťaženiu dostupnosti okolitých lánov hlavne v období výstavby (prístup na dotknuté pozemky bude zabezpečený preložkami jestvujúcich komunikácií).

Počas prevádzkynavrhovanej činnosti je možné predpokladať ovplyvnenie kvalitatívnych vlastností poľnohospodárskych pôd v blízkosti cesty škodlivinami obsiahnutými vo výfukových plynových automobilov a aerosóle z rozstreku znečistených zrážkových vôd z povrchu vozovky. Účinným opatrením je výsadba zelene na svahoch preložky cesty, ktorá zachytí najväčšie množstvo znečistenia.

Trasy variantných riešení navrhovanej činnosti nie sú v kolízii so žiadnym areálom priemyselnej výroby. Naopak vybudovanie preložky bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyselnej výroby v dotknutej oblasti. Tento priaznivý vplyv súvisí s faktom, že preložka cesty I/79 bude v budúcnosti slúžiť ako diaľničný privádzač napojený na diaľnicu D1 v úseku Bidovce – štátna hranica SR/UA, čo značne skráti prepravné časy pri importe a exporte surovín, materiálov a tovarov. Zároveň sa preložka cesty navrhuje tak, aby z nej boli napojené jestvujúce ako aj plánované priemyselné parky v území a to: plánovaný priemyselný park Hriadky, existujúca priemyselná zóna mesta Trebišov – Milhostov a priemyselná zóna mesta Trebišov – sever – západ.

Obdobie výstavby navrhovanej činnosti bude negatívne ovplyvňovať dopravu v území. Rozhodujúcu časť stavby preložky cesty a súvisiacich stavebných objektov je možné vybudovať bez obmedzenia verejnej premávky, nakoľko trasa preložky je situovaná v novej polohe mimo zastavaného územia (celý variant A, čiastočne aj variant B). Prevádzka navrhovanej činnosti prinesie z dopravného hľadiska výrazné zvýšenie kvality dopravy. Vybudovanými križovatkami sa zabezpečí optimálne napojenie novej cesty I/79 (v budúcnosti diaľničného privádzača na diaľnicu D1) na miestny komunikačný systém. Nová komunikácia umožní kvalitné a bezpečné prepojenie regiónov a poskytne základné podmienky pre plynulú, rýchlu a bezpečnú dopravu. Pozitívny vplyv výstavby navrhovanej činnosti je výraznejší pri variante A.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovanou činnosťou nebudú negatívne ovplyvnené kultúrne a historické pamiatky.

Vplyvy na archeologické náleziská

Do záujmového územia nezasahuje žiadna z evidovaných pamiatok, lokalít a nálezísk. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti sa na tieto územia nepredpokladajú v žiadnom z variantov.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnej významnej geologickej lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy predstavujú miestne tradície, topografické miestne názvy, historickú sociálnu štruktúru a pod.. Navrhovanou činnosťou nebudú negatívne ovplyvnené kultúrne hodnoty nehmotnej povahy v žiadnom z variantov.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Jediným infraštruktúrnym projektom, ktorý sa územia dotkne rovnako ako preložka cesty I/79, je diaľnica D1 Bidovce-Pozdišovce. Vo vzťahu k CHVÚ Ondavská vrchovina pri hodnotení kumulovaných vplyvov úseku diaľnice D1 Bidovce-Pozdišovce nadväzujúceho na preložku cesty I/79 Hriadky-Trebišov nebol pri žiadnom z hodnotených druhov, ktoré sú predmetom ochrany tohto územia, zistený významný negatívny vplyv, ktorý by menil predpokladaný stupeň ovplyvnenia daného druhu alebo biotopu. Taktiež spolupôsobenie iných typov dopravnej

infraštruktúry ako existujúce cesty I., II., a III. triedy, železničné trate, je hodnotené ako nevýznamné vzhľadom na kumulatívne pôsobenie s preložkou cesty I/79 Hriadky-Trebišov. Rizikom u viacerých druhov ostáva prípadný posun variantov diaľnice D1, ktorý by mohol zasiahnuť iné hniezdne páry (ďatľa hnedkavého, sokola rároha, orla kráľovského), resp. samotné trasovanie aktuálnych variantov D1 pre hniezdenie orla kráľovského.

Pri kumulatívnom vyhodnotení vplyvov na dopravu po výstavbe diaľnice D1 Bidovce-Pozdišovce nadväzujúceho na preložku cesty I/79 Hriadky-Trebišov je možné očakávať ešte výraznejší pozitívny vplyv na sídla z dôvodu výraznejšieho presmerovania tranzitnej dopravy mimo sídiel a to najmä pri variante A.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Navrhovaná činnosť nebude, vzhľadom na charakter, vzdialenosť od najbližších štátnych hraníc a vyvolané vplyvy, zdrojom vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky.

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

Navrhovaná činnosť prechádza cez Chránené vtáčie územie (CHVÚ) Ondavská vrchovina a v jej širšom okolí sa nachádza Územie európskeho významu (ÚEV) Dolný tok Tople (4,5 km od projektu) a ÚEV Bisce (4,4 km) a CHVÚ Slanské vrchy (4,2 km). Pre navrhovanú činnosť bolo vypracované Primerané hodnotenie vplyvu projektu na územia sústavy Natura 2000 v zmysle, ktorého (*cit.*): „Na základe vykonaného primeraného posúdenia je možné konštatovať, že projekt preložky cesty I/79 Hriadky - Trebišov nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 samostatne ani v kombinácii s inými projektami“.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov, splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je v zmysle § 37 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov príslušný orgán súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa

Variantu A, t. j. s napojením mesta Trebišov v dĺžke 1,660 km (subvariant A1) uvedeného v správe o hodnotení a popísaného v kapitole II.6. tohto záverečného stanoviska.

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 charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení a odborného posudku, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov sa pre etapu prevádzky navrhovanej činnosti určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

1. Vypracovať štúdiu odtokových pomerov v úseku od ZÚ po km 2,250, kde navrhovaná cesta bude tvoriť líniovú bariéru v inundačnom území Trnávky. V prípade potreby navrhnúť opatrenia na elimináciu dôsledkov zmenšenia plochy inundácie potoka Trnávka.
2. Prehodnotiť potrebu a rozsah budovania inundačných priepustov v telese preložky cesty I/79 za účelom zlepšenia priepustnosti v inundácii.
3. Prehodnotiť možnosť výstavby retenčných nádrží na zachytávanie vôd z bezpečnostných prepádov vsakovacích priekop.
4. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie posúdiť rizika súvisiaceho so zmenou klímy a adaptáciou stavby na extrémne klimatické podmienky na základe podrobnejšieho technického riešenia vybraného variantu stavby.
5. Vypracovať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum. Výsledky zohľadniť v technickom riešení stavby.
6. Pri návrhu mostov je potrebné mostné piliere umiestniť mimo kinety 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 prispôsobiť potrebám prejazdu techniky správcu toku pre účely údržby vodného toku.
7. V prípade, že pri realizácii stavby dôjde ku križovaniu resp. súbehu s vodnými stavbami je potrebné prerokovať spôsob ich realizácie s ich správcami, vlastníkmi, resp. užívateľmi a dodržať ich podmienky.
8. V rámci návrhu stabilizačných prvkov na vodných tokoch minimalizovať zásahy s trvalým vplyvom na morfológiu dotknutých korýt vodných tokov väčšieho rozsahu.
9. Pri súbehu a križovaní objektov preložky cesty s vodnými tokmi je nutné dodržať § 49 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) redpisov tak, aby pre správcu vodných tokov bol zachovaný manipulačný pás pri vodohospodársky významnom toku Trnávka šírky min. 10,0 m od jeho brehovej čiary, pri drobných vodných tokoch min. 5,0 m od ich brehovej čiary.
10. Mostné objekty dimenzovať na návrhový prietok Q100 s minimálnym dodržaním voľnej výšky mostnej konštrukcie nad hladinou návrhového prietoku v zmysle platnej STN 736822, resp. STN 736201.

11. Na základe podrobnej dopravnno-inžinierskej dokumentácie aktualizovať návrh protihlukových opatrení pre vybraný variant trasy preložky cesty I/79.
12. Overiť účinnosť navrhnutých protihlukových stien po ukončení stavby a navrhnúť pre prípad prekročenia limitných hodnôt pre hluk terciárne protihlukové opatrenia.
13. Na svahoch cestného telesa navrhnúť a realizovať vegetačné úpravy. Vegetačné úpravy v okolí preložky cesty I/79 Hriadky – Trebišov je potrebné navrhnúť tak, aby vysadené stromy a kry neprispievali k mortalite druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ Ondavská rovina. Najcitlivejšími druhmi na riziko kolízií sú dravce, ktoré sa môžu v období nedostatku potravy (najmä v zime) presúvať do blízkosti cesty a využívať dreviny ako body, z ktorých lovia. Realizácia vegetačných úprav by mala spočívať vo výsadbe zapojených porastov nižších kríkov, alebo len trávnych porastov v exponovaných úsekoch nebezpečných pre vtáky. Stromy je možné vysádzať len v miestach, kde kolízie nebudú hroziť. Návrh vegetačných úprav odsúhlasí so Správou CHKO Latorica.
14. Na miestach kde preložka cesty I/79 Hriadky – Trebišov križuje vetrolamy a líniovú drevinovú vegetáciu, či vodné toky je potrebné navrhnúť a umiestniť zábrany (vhodný typ oplotenia, napr. typ použitý na diaľnici D1 Dubná skala - Turany) minimalizujúce mortalitu vtáctva.
15. Na parcelách registra C, č. 1585 a v k.ú. Vojčice C, č. 823 v k.ú. Horovce zabezpečiť trvalé zatrávnenie ornej pôdy na rozlohe celkovo 17,2109 ha s cieľom obnovenia hniezdnych a potravných biotopov výberových druhov vtáctva za účelom minimalizovania dopadu záberu potravných biotopov záberom cesty I/79. Zároveň na parcele registra C, č. 823 v k.ú. Horovce na rozlohe cca 1 ha znížiť niveletu terénu pod úroveň hladiny podzemnej vody za účelom vytvorenia mokrade ako potravného biotopu výberových druhov vtáctva.
16. V prípade realizácie protihlukových stien ich v celom úseku preložky cesty I/79 Hriadky – Trebišov navrhnúť tak, aby neboli dôvodom zabíjania preletujúcich vtákov (napr. v prípade použitia číreho materiálu, ktorý vtáky nevidia, je potrebné doplniť polepy pre zviditeľnenie steny a zároveň polepy udržiavať), alebo aby slúžili dravým vtákom ako miesto z ktorého lovia alebo zbierajú usmrtené živočíchy v priestore preložky cesty. Nezmeniť technické riešenia už navrhnutých protihlukových stien a pri novonavrhovaných protihlukových stien použiť riešenie vhodné pre vtáky. Vhodne navrhnuté protihlukové steny budú plniť aj funkciu prekážky, ktorá zabezpečí aby preletujúce vtáky nadleteli nad prechádzajúce vozidlá pri prelete preložky cesty.
17. Medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom popri vodnom toku, aby sa minimalizoval prechod živočíchov po vozovke a tým aj riziko kolízií a následného aťahovania dravcov na vozovku.
18. Do dokumentácie stavebného zámeru doložiť zmapovanie výskytu invázných druhov rastlín a plán opatrení na zabránenie ich šírenia.
19. V súlade s ÚPN mesta Trebišov navrhnúť pás zelene pozdĺž navrhovanej preložky cesty v k.ú. Trebišov ako sprievodnú izolačnú zeleň.
20. Zabezpečiť konektivitu krajiny návrhom priepustov s vhodnými parametrami, ktoré umožnia využívanie týchto objektov menšími druhmi živočíchov a obojživelníkmi. Pri

križovaní melioračných kanálov uprednostniť použitie rámových priepustov, pre prechod suchozemských živočíchov zabezpečiť v priepustoch aj suchú cestu.

21. Dodržiavať platné normy a požiadavky na realizáciu stavebných prác, technického stavu používaných mechanizmov, predchádzania a riešenia vzniku havarijných situácií.
22. Zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku.
23. Realizovať všetky opatrenia na ochranu poľnohospodárskej pôdy, povrchových a podzemných vôd v súlade s platnou legislatívou, stanoviskami a rozhodnutiami vydanými podľa týchto zákonov v etape prípravy stavby.
24. Hlučné stavebné práce v blízkosti obytného územia vykonávať iba v pracovných dňoch v čase od 7:00 do 21:00 a v sobotu od 8:00 do 13:00.
25. Pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na plochu budovaného cestného telesa, manipulačné pasy a v programe organizácie výstavby určené prístupové komunikácie, mimo cenné územia (hniezdiská predmetov ochrany CHVÚ Ondavská rovina a ich bezprostredné okolie) a minimalizovať ho v priestore biokoridorov.
26. Dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením, napr. debnením.
27. Zastaviť stavebné práce na preložke cesty I/79 Hriadky-Trebišov na obdobie hniezdenia v prípade ak zahniezdi orol kráľovský, či sokol rároh v priebehu výstavby cesty v blízkosti trasy cesty. Stav hniezdenia počas výstavby monitorovať na začiatku hniezdneho obdobia.
28. Výrub porastov nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období (1.8. – 1.3.)
29. Po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehovú porasty.
30. Pred začatím prác za účasti pracovníkov ŠOP SR identifikovať v teréne významné biotopy, mokrade a genofondové lokality v blízkosti stavby a zabezpečiť ich nepriehľadným oplatením.
31. Zabezpečiť všetky dostupné opatrenia na zabránenie šíreniu invázných druhov rastlín (eliminovať možný prenos zeminou, technikou a vozidlami, zabezpečiť urýchlenú rekultiváciu narušených - zhutnených a obnažených plôch).
32. Počas výstavby preložky cesty I/79 pri zemných prácach súvisiacich so stavebnými úpravami predmetného územia, je stavebník povinný archeologické nálezy ohlásiť príslušnému Krajskému pamiatkovému úradu.
33. Navrhovateľ, prípadne vykonávateľ zemných prác si splní, v prípade zistenia výskytu podzemnej vody s prejavmi zvýšenej teploty, mineralizácie alebo obsahu plynov podľa § 4 ods. 1 zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, oznamovaciu povinnosť voči Ministerstvu zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, a to do 15 dní odo dňa zistenia.

34. Pred začiatkom výstavby a po jej skončení vykonať obhliadku technického stavu vozovky ciest využívaných počas výstavby a v prípade ich poškodenia realizovať potrebné úpravy na ich uvedenie do stavu, ktorý nebude horší ako na začiatku výstavby.
35. V prvom roku po uvedení do prevádzky overiť účinnosť navrhnutých protihlukových stien a navrhnúť pre prípad prekročenia limitných hodnôt pre hluk terciárne protihlukové opatrenia.
36. Vykonávať pravidelnú údržbu násypov cestného telesa zameranú najmä na odborné odstránenie prípadného výskytu invázných druhov rastlín.
37. Zriadiť environmentálny dozor stavby, ktorý bude dohliadať na dodržiavanie podmienok záverečného stanoviska a ostatných povolení stavby vo vzťahu k životnému prostrediu, t.j. k dodržiavaniu podmienok ochrany ovzdušia, hluku, vôd a v prípade našej stavby najmä ochrany vzácnych, citlivých biotopov a druhov flóry a fauny v CHVÚ037 Ondavská rovina aj mimo neho.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe ustanovenia § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov je ten, kto bude navrhovanú činnosť realizovať, povinný zabezpečiť súlad s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Predmetom záujmu monitorovacieho systému sú tie zložky životného prostredia, pri ktorých výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti spôsobí kvantifikovateľnú zmenu charakteristík. Účelom monitorovacieho a informačného systému je vlastným sledovaním (monitoringom) a preberaním z jestvujúcich informačných zdrojov získavať údaje o vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a získané údaje spracovávať. Cieľom monitorovania je sledovanie a porovnanie reálnych vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj overenie zapracovania a funkčnosti navrhnutých opatrení a v prípade nutnosti tvorbou dodatočných opatrení.

Zmyslom monitorovania je zachovať environmentálny vplyv na navrhovanú činnosť aj v rámci jej povoľovania podľa osobitných predpisov a počas jej prevádzky.

V rámci environmentálneho monitoringu výstavby navrhovanej činnosti sa odporúča sledovať správnu realizáciu opatrení na minimalizáciu nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, ktoré by mali vykonávať príslušní odborní špecialisti, špecializované organizácie a orgány štátnej správy, ako je to stanovené vo všeobecne záväzných právnych predpisoch v danej oblasti. V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na dodržiavanie podmienok ochrany zdravia pri práci, požiaro-bezpečnostných predpisov a podobne.

Navrhované opatrenia by sa mali stať logickou súčasťou následného procesu povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a ich realizácia a funkčnosť by mala byť overená povoľujúcim orgánom pred kolaudačným rozhodnutím, resp. pred uvedením navrhovanej činnosti do prevádzky.

Podľa § 39 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

- systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti,

- kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti,
- zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Na základe výsledkov posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie pre účely monitorovania jednotlivých zložiek životného prostredia a vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti je potrebné uskutočniť:

- *monitoring ovzdušia*
V zmysle TP 050 je vo vzťahu k územiám Natura 2000 potrebné brať do úvahy kritické úrovne znečistenia ovzdušia na ochranu vegetácie. Exhalačná štúdia preukázala, že počas prevádzky nebudú prekračované limitné hodnoty látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy na preložke cesty I/79. Napriek tomu sa odporúča monitoring ovzdušia na potvrdenie tohto predpokladu v 1. roku prevádzky. Cieľom monitorovania bude meranie koncentrácií znečisťujúcich látok (oxidu dusičitého, oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého, častíc PM10) a meteorologických parametrov vo vonkajšom ovzduší.
- *monitoring hluku*, ktorý je potrebné realizovať v etapách, a to pred výstavbou (objektívizácia úrovne hluku pred výstavbou cestnej komunikácie), počas výstavby (objektívizácia dôsledkov stavebných prác) a počas prevádzky (objektívizácia úrovne hluku po uvedení cestnej komunikácie do prevádzky – v prvom roku).
- *monitoring vôd* - monitoring povrchových vôd
Monitorovanie vplyvov výstavby a prevádzky preložky cesty I/79 na povrchové vody sa navrhuje zamerať na sledovanie kvalitatívnych parametrov, ktoré by sa mohli svojím pôvodom vzťahovať k budovaniu a prevádzke preložky cesty. Monitoring je potrebné vykonať pred výstavbou, v priebehu výstavby a počas prevádzky preložky cesty I/79. Výber profilov pre monitorovanie bude zameraný na miesta možného ohrozenia kvality povrchových vôd vplyvom stavebnej činnosti (stavebné dvory, mostné piliere v blízkosti vodných tokov, preložky koryta potokov). V zmysle TP 050 sa monitoring povrchových vôd počas prevádzky odporúča 1. rok po uvedení stavby do prevádzky. V odôvodnených prípadoch, kedy sa jedná o významné vplyvy na vodu, je potrebné uskutočniť monitoring počas obdobia minimálne 3 rokov.
- *monitoring bioty*
Cieľom monitoringu bioty bude zistenie zmien a vplyvov výstavby a prevádzky preložky cesty I/79 na výskyt inváznych druhov rastlín a mortalitu chránených druhov vtákov v rámci CHVÚ Ondavská rovina.
- *monitoring inváznych druhov rastlín*
Monitoring bude zameraný na sledovanie inváznych a expanzívnych druhov rastlín pred výstavbou, počas výstavby a prevádzky na obnažených plochách a sledovanie ústupu stálych rastlinných druhov prirodzených spoločenstiev po nutnom výrube minimálne počas 1 roku od skončenia výstavby. Frekvencia sledovania sa odporúča aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z inváznych druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii inváznych druhov na plochách vo vlastníctve Slovenskej správy ciest je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie.
- *monitoring mortality živočíchov*

V súlade s odporúčaním Primeraného posúdenia sa navrhuje realizovať monitoring zameraný na sledovanie kolízií chránených druhov vtákov s preložkou cesty I/79 v exponovaných úsekoch. Monitoring mortality živočíchov sa navrhuje na obdobie počas výstavby a následne od spustenia do prevádzky ešte na 3 roky. Takéto dlhé obdobie je potrebné na to, aby si fauna v území zvykla na nové podmienky. Monitoring len počas 1 roka po výstavbe nepreukáže účinnosť navrhnutých opatrení. Frekvencia sledovania sa odporúča 3-krát ročne. V prípade zistenia kadáverov sa zaznamenajú všetky uhynuté jedince (počet, druh, stav pre posúdenie doby od kolízie/usmrtenia) a vyhotoví sa fotodokumentácia. V prípade zistenia závažných skutočností (napr. opakované kolízie na rovnakých miestach) už počas výstavby (príp. prevádzky), je potrebné pristúpiť po konzultácii so Správou CHKO Latorica k návrhu a realizácii dodatočných opatrení.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povolujujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona o posudzovaní vplyvov sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení, v súlade s požiadavkami uvedenými v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti.

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

Celkovo bolo k správe o hodnotení na MŽP SR doručených 5 písomných stanovísk od dotknutých orgánov a rezortného orgánu. Verejnosť k správe o hodnotení nedoručila stanovisko.

Relevantné pripomienky, podmienky a požiadavky zo stanovísk k správe o hodnotení sú akceptované a vyhodnotené v kapitole III.4. tohto záverečného stanoviska, opodstatnené podmienky a požiadavky sú zapracované aj do kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov na základe správy o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení, záznamu z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku vypracovaného podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov a správnej úvahy s prihliadnutím na konkrétne okolnosti predmetu konania.

O podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie MŽP SR informovalo účastníkov konania listom č. 5310/2025-11.1/dš, 25293/2025 zo dňa 07. 05. 2025. Vyjadriť sa k podkladu rozhodnutia i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie bolo možné do 10 pracovných dní od doručenia tohto upovedomenia.

Na predmetné upovedomenie o podkladoch rozhodnutia nereagoval v určenej lehote žiaden účastník konania.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Celkovo bolo k správe o hodnotení doručených 5 písomných stanovísk.

Pri posudzovaní navrhovanej činnosti boli zvážené a zhodnotené všetky predpokladané vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, na socioekonomické podmienky a na prírodné prostredie v lokalite realizácie navrhovanej činnosti.

Výsledky hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti nepreukázali možné negatívne vplyvy na zdravie obyvateľov. Žiaden z posúdených variantov navrhovanej činnosti nepreukázal z hľadiska vplyvov na životné prostredie, a to aj na základe vypracovaných odborných posudkov a záverov v nich uvedených ich nerealizovateľnosť. Na základe predloženého Primeraného hodnotenia vplyvu projektu na územia sústavy Natura 2000 bolo zároveň preukázané, že navrhovaná činnosť nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 samostatne ani v kombinácii s inými projektami.

Správa o hodnotení, spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti ani odborný posudok neidentifikovali v oboch posudzovaných variantoch také vplyvy, ktoré by realizáciou navrhovanej činnosti predstavovali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, či zdravia obyvateľstva. Navrhovaná činnosť nebude mať za následok nezvratný zásah do životného prostredia, a to vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti, jej umiestnenie a na stav životného prostredia v dotknutom území. MŽP SR taktiež vyhodnotením obsahu stanovísk zainteresovaných orgánov štátnej správ nedospelo k záveru, ktorý by neodôvodňoval environmentálnu prijateľnosť navrhovanej činnosti v dotknutom území.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, vychádzajúc zo súčasného stavu poznania, berúc do úvahy povahu a rozsah navrhovanej činnosti, miesto realizácie navrhovanej činnosti, význam a vlastnosti očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, zohľadňujúc ich pravdepodobnosť, intenzitu, rozsah a kumulatívny charakter sa nezistili také skutočnosti, ktoré by, po realizácii navrhovaných opatrení uvedených v rámci kapitoly VI.3. tohto záverečného stanoviska, závažným spôsobom ohrozovali niektorú zo zložiek životného prostredia alebo zdravie obyvateľov dotknutej obce.

Z výsledkov posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ako aj na základe vyššie uvedeného vyplýva, že realizačný Variant A (*obchvat obcí Hriadky, Vojčice, MČ Milhostov a severnej časti mesta Trebišov v zmysle platných územných plánov vedený západne od zastavaných území týchto obcí. Variant je tvorený samotnou preložkou cesty I/79 v dĺžke 9,550 km a napojením mesta Trebišov v dĺžke 1,660 km (subvariant A1), čo spolu tvorí 11,210 km*) po zohľadnení podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Realizačný variant A s napojením mesta Trebišov v dĺžke 1,660 km (subvariant A1) bol odporučený aj odborným posudkom, ktorý bol vypracovaný spracovateľom posudku.

Na základe uvedeného, MŽP SR súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante A s napojením mesta Trebišov v dĺžke 1,660 km (subvariant A1) uvedenom v správe o hodnotení pri splnení podmienok uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov

Celkovo bolo k správe o hodnotení na MŽP SR doručených 5 písomných stanovísk od dotknutých orgánov, rezortného orgánu, dotknutých obcí a dotknutej verejnosti.

Zo stanovísk k správe o hodnotení, ktoré boli doručené na MŽP SR, vyplynulo niekoľko konkrétnych pripomienok a požiadaviek. K pripomienkam a požiadavkám zo stanovísk zaslaných k správe o hodnotení MŽP SR uvádza na základe súčasného stavu poznania, vychádzajúc aj z odborného posudku podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov nasledovné (stanoviská sú uvedené v skrátenom znení):

1. **Okresný úrad Košice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 52, 041 26 Košice** (list č. OU-KE-OCDPK-2023/056960-002 zo dňa 13. 12. 2023) v stanovisku uviedol, že k navrhovanej činnosti nemá námietky.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

2. **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Košice** (list č. 05533/2024/ÚVHR/00200 zo dňa 02. 01. 2024) v stanovisku uviedlo, že súhlasí s navrhovanou činnosťou a v ďalšom stupni posudzovania navrhovanej činnosti odporúča overiť účinnosť navrhnutých protihlukových stien po ukončení stavby a navrhnúť pre prípad prekročenia limitných hodnôt pre hluk terciárne protihlukové opatrenia.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Požiadavku na overenie účinnosti navrhnutých protihlukových stien po ukončení stavby a pre prípad prekročenia limitných hodnôt pre hluk navrhnúť terciárne protihlukové opatrenia MŽP SR zapracovalo v rámci kapitoly VII „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“.

3. **Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie** (ďalej len „OÚ Trebišov“) (list č. OU-TV-OSZP-2024/001023-006 zo dňa 10. 01. 2024) v stanovisku uviedol z hľadiska odpapového hospodárstva a z hľadiska ochrany ovzdušia, že nemá pripomienky. OÚ Trebišov si uplatnil podmienky z hľadiska štátnej vodnej správy, ktorými sú (cit.): „V prípade, že pri realizácii stavby dôjde ku križovaniu resp. súbehu s vodnými stavbami je potrebné prerokovať spôsob ich realizácie s ich správcami, vlastníkmi, resp. užívateľmi a dodržať ich podmienky. Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami je zhotoviteľ stavby povinný urobiť také opatrenia, aby nevnikli do povrchových vôd alebo podzemných vôd alebo aby neohrozili ich kvalitu, v súlade s § 39 zák. č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. Pri križovaní vodného toku, je potrebné požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie súhlasu podľa § 27 vodného zákona. K žiadosti o súhlas je potrebné priložiť stanovisko správcu vodného toku“.

OÚ Trebišov z hľadiska ochrany prírody a krajiny súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti avšak za dodržania opatrení uvedených v správe o hodnotení v kapitole IV.2.5 Opatrenia na zmiernenie negatívneho vplyvu preložky cesty I/79 na predmety ochrany v dotknutých územiach sústavy Natura 2000 a biotopu všeobecne.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Požiadavky OÚ Trebišov MŽP SR zapracovalo v rámci kapitoly VII „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“. Navrhované opatrenia sú akceptované s úpravou

formulácie opatrenia týkajúceho sa zatrávnenia ornej pôdy na výmere 17,2109 ha podľa požiadavky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej ochrany prírody a krajiny.

4. **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej infraštruktúry** (list č. 05161/2024/SCDPK/02147 zo dňa 09. 01. 2024) v stanovisku uviedlo, že nemá k navrhovanej činnosti z koncepčného hľadiska pripomienky.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie.

5. **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny** (list č. 2319/2024-6.3 zo dňa 18. 01. 2024) v stanovisku uviedlo, že (cit.): „k opatreniu „Na parcelách registra C č. 1585 v k. ú. Vojčice a č. 823 v k. ú. Horovce zabezpečiť zatrávnenie ornej pôdy na rozlohe celkovo 17,2109 ha s cieľom obnovenia hniezdnych a potravných biotopov výberových druhov vtáctva za účelom minimalizovania dopadu zaberú potravných biotopov záberom cesty I/79“ uvedenému v kapitole C.IV.2.5 správy o hodnotení uvádzame, že navrhované opatrenie vychádza z dokumentácie primeraného hodnotenia, avšak v správe o hodnotení je nad rámec tohto opatrenia prevzatého z primeraného hodnotenia uvádzané, že na predmetných parcelách by nebola potrebná zmena druhu pozemku, nakoľko by išlo o užívanie poľnohospodárskej pôdy, avšak iným spôsobom (namiesto plodín ako kukurica, či repka, by sa vysievala pšenica). S uvedeným dodatkom ministerstvo nesúhlasí, nakoľko osiatie ornej pôdy pšenickou nemožno považovať za zatrávnenie a navyše by neplnilo sledovaný cieľ „obnovenia hniezdnych a potravných biotopov výberových druhov vtáctva“. Uvedené opatrenie bolo v primeranom hodnotení navrhnuté s cieľom vytvorenia trvalého trávnatého porastu s čím súvisí aj zmena druhu pozemku na trvalý trávny porast. Ministerstvo z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny s navrhovanou činnosťou „I/79 Hriadky – Trebišov, Preložka“ súhlasí. Z hľadiska vplyvov navrhovanej činnosti na integritu území sústavy Natura 2000, ako aj na ostatné záujmy ochrany prírody sú obidva navrhované varianty realizovateľné. Do záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov požadujeme prevziať všetky opatrenia uvedené v kapitole C.IV.2.5 správy o hodnotení. Opatrenie na zabezpečenie zatrávnenia ornej pôdy na rozlohe 17,2109 ha požadujeme uviesť tak, ako bolo navrhnuté v primeranom hodnotení, a teda s cieľom vytvorenia trvalého trávnatého porastu bez možnosti osiatia ornej pôdy pšenickou uvádzaného v správe o hodnotení“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie záväzné stanovisko na vedomie. Požiadavka na prevzatie všetkých opatrení uvedených v kapitole C.IV.2.5, s úpravou formulácie opatrenia týkajúceho sa zatrávnenia ornej pôdy na rozlohe 17,2109 ha je plne akceptovaná v rámci kapitoly VII „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“.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Mgr. Daniela Študijová

2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania

Ing. Katarína Jankovičová
generálna riaditeľka sekcie

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 18. 08. 2025

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona o posudzovaní vplyvov verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone o posudzovaní vplyvov má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona o posudzovaní vplyvov a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia podľa § 30 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bola identifikovaná nasledovná dotknutá verejnosť:

- Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava
- JUDr. Anna Jacková, Severná 149/36, 076 22 Hriadky
- Mgr. Michal Danko, Severná 154/26, 076 22 Hriadky
- Vladimír Beneš, Hlavná 127/39, 076 22 Hriadky
- Peter Pešta, Stará 17/35, 076 22 Hriadky
- Ján Hohoš, Južná 100/12, 076 22 Hriadky

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

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

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

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

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

Rozklad možno podať na MŽP SR, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásty deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

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

Doručuje sa (*elektronicky*):

1. Slovenská správa ciest Bratislava IVSC Košice, Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice
2. Mesto Trebišov, Mestský úrad, M. R. Štefánika 862/204, 075 25 Trebišov
3. Mesto Sečovce, Mestský úrad, Námestie sv. Cyrila a Metoda 43/27, 078 01 Sečovce
4. Obec Hriadky, Obecný úrad, Hlavná 43/5, 076 22 Hriadky

5. Obec Vojčice, Obecný úrad, P. O. Hviezdoslava 408, 076 22 Vojčice
6. Obec Nový Ruskov, Obecný úrad, sv. Cyrila a Metoda, 075 01 Nový Ruskov
7. Okresný úrad Košice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 52, 041 26 Košice
8. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
9. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, odbor dráhový stavebný úrad, Nám. Slobody 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava
10. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, oddelenie oblastného hygienika Košice, Hlavná 6, 040 01 Košice
11. Úrad Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
12. Krajský pamiatkový úrad Košice, Hlavná 25, 040 01 Košice
13. Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
14. Okresný úrad Trebišov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
15. Okresný úrad Trebišov, pozemkový a lesný odbor, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
16. Okresný úrad Trebišov, odbor krízového riadenia, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
17. Okresný úrad Trebišov, odbor výstavby a bytovej politiky, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
18. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
19. 19. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach, Požiarnická 4, 040 01 Košice
20. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, Limbová 2, P.O.BOX 52, 837 52 Bratislava
21. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a biodiverzity, TU
22. Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
23. Slovenský vodohospodársky podnik š.p., Povodie Bodrogu, M.R.Štefánika 25, 075 01 Trebišov
24. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava
25. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O. BOX 218, 851 02 Bratislava

Doručuje sa (poštou):

26. JUDr. Anna Jacková, Severná 149/36, 076 22 Hriadky