

Vyvesené dňa 31. 01. 2025

Zvesené dňa _____

MESTO PREŠOV
Mestský úrad v Prešove
odbor životného prostredia
Jarková 24
PREŠOV

OZNÁMENIE MESTA PREŠOV

OU-PO-OSZP3-2025/010915-025

OŽP/8657/2025

Mgr. Klimovičová, PhD. 30.01.2025
051/3100237

Mesto Prešov, Mestský úrad v Prešove podľa §29 ods. 16 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) **informuje verejnosť**, že Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov doručil mestu Prešov podľa §29 ods. 15 zákona Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní, č. spisu: OU-PO-OSZP3-2025/010915-025 zo dňa 24.01.2024, navrhovanej činnosti

„JUHOVÝCHODNÝ OBCHVAT MESTA PREŠOV – CESTA II. TRIEDY“,

uvedená v predloženom zámere, ktorého navrhovateľom je Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov, IČO: 37936859 (ďalej len „rozhodnutie“).

Navrhovaná činnosť „JUHOVÝCHODNÝ OBCHVAT MESTA PREŠOV – CESTA II. TRIEDY“, uvedená v predloženom zámere, ktorá sa bude realizovať v Prešovskom kraji, okrese Prešov, katastrálnom území Záborské, Dulova Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Lubotice, Nižná Šebastová, Solivar, Šalgovík, Vyšná Šebastová. Účelom navrhovanej činnosti je vyhládanie a posúdenie technicky a ekonomicky najvhodnejšieho riešenia novej trasy cesty II. triedy, ktorá má umožniť prepojenie ciest III. tried zabezpečujúcich dopravné napojenie obcí Záborské, Dulová Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Lubotice, Vyšná Šebastová s mestom Prešov. Toto riešenie vytvorí juhovýchodnú tangenciálu mesta Prešov, čím odbremení vnútromestskú dopravu, a zároveň zníži dopravné zaťaženie na juhovýchodných radiálach (cesty III. tried z predmetných obcí). výstavba polyfunkčných objektov s plánovaným počtom 223 bytov, 37 apartmánov, 12 nebytových priestorov pre prevádzky občianskej vybavenosti, obchodov, služieb a 380 parkovacích miest.

Do rozhodnutia môže verejnosť nahliadnuť v pracovných dňoch počas stránkových hodín na Mestskom úrade v Prešove, odbore životného prostredia, pracovisko Jarkova ulica č. 24, 080 01 Prešov, 4. Poschodie, miestnosť číslo 522a.

MESTO PREŠOV
Mestský úrad v Prešove
ODBOR ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
080 01 Prešov

Ing. Dagmar Vojteková
vedúca odboru životného prostredia

OKRESNÝ ÚRAD PREŠOVODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia

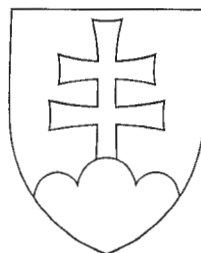
Námestie mieru 3, 081 92 Prešov

Číslo spisu

OU-PO-OSZP3-2025/010915-025

Prešov

24. 01. 2025

**Rozhodnutie**

vydané v zisťovacom konaní

Popis konania / Účastníci konania

Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán štátnej správy podľa ustanovenia § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a § 3 ods. 1 písm. e) zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ako príslušný orgán na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 56 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov na ŽP“), rozhodol podľa § 29 ods. 11 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP po vykonaní zisťovacieho konania pre navrhovanú činnosť „Juhovýchodný obchvat mesta Prešov - cesta II.triedy“, navrhovateľa Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov, IČO: 37936859, takto:

Výrok

Navrhovaná činnosť, „Juhovýchodný obchvat mesta Prešov - cesta II.triedy“, uvedená v predloženom zámere, situovaná v Prešovskom kraji, okrese Prešov, katastrálnom území Záborské, Dulova Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Ľubotice, Nižná Šebastová, Solivar, Šalgovík, Vyšná Šebastová

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov .

Pre realizáciu navrhovanej činnosti sa odporúča modifikovaný variant - do km 2,2 trasu viesť v súlade s červeným variantom, odtiaľ bude pokračovať v koridore modrého variantu do cca km 3,9 (okružná križovatka „Ruská Nová Ves“). Následne bude trasa vedená v súlade s platným územným plánom obce Teriakovce do cca km 6,0 (okružná križovatka „Hydinárne“) a odtiaľ bude pokračovať v koridore červeného variantu až do konca úseku v km 8,592 (okružná križovatka Šebastová)

V súlade s ustanovením § 29 ods. 13 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa určujú nasledovné podmienky na eliminovanie alebo zmiernenie vplyvu navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. Pred začiatkom výstavby odstrániť z plochy riešeného územia invázne druhy rastlín a počas výstavby a prevádzky obchodného centra udržiavať priestor tak, aby sa v ňom invázne druhy rastlín nevyskytovali. (povinnosť vlastníka pozemku podľa zákona č.150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov a o zmene a doplnení niektorých zákonov).
2. Zrealizovať archeologický výskum na základe požiadavky Krajského pamiatkového úradu Prešov.
3. Spracovať podrobný inžiniersko geologický prieskum.

4. Počas výstavby zabezpečiť prítomnosť odborného geologického dohľadu za účelom potvrdenia geologických pomerov, resp. zistenia iných ako predpokladaných geologických pomerov.
5. Počas prevádzky odporúčame monitorovanie svahových deformácií vyskytujúcich sa priamo v trase plánovanej komunikácie. Rozsah monitoringu určí príslušný povoľujúci orgán.
6. Trasovanie navrhovaného obchvatu upraviť v zmysle platného územného plánu obce Teriakovce.
7. Trasu obchvatu posunúť na východ na parcelu C-KN 3543/29, k.ú. Solivar.
8. Popri línii komunikácie zrealizovať pás izolačnej zelene vhodnými druhmi stromov a kríkov.
9. Pre určený modifikovaný variant vypracovať podrobnejšiu hlukovú štúdiu, vrátane kalibračných meraní hluku a na jej základe aktualizovať a zrealizovať protihlukové opatrenia (protihlukové steny).
10. Najvyšší bod stavebných objektov, ostatných objektov a zariadení nestavebnej povahy, vrátane najvyššieho bodu stavebných mechanizmov použitých pri realizácii stavby (veža, tialo, maximálny zdvih ramena mobilného žeriavu, betónpumpy a pod.), umiestnených v riešenom území, musí rešpektovať výšky prekážkových rovín a plôch Osobitného letiska Prešov.
11. Zabezpečiť bezpečnú migráciu zvierat vhodnými technickými riešeniami, ktorých vhodnosť je potrebné odkonzultovať so ŠOP SR, Regionálne centrum ochrany prírody a krajiny Prešov.
12. Pri stavbe v maximálnej možnej miere využiť recyklované materiály v rozsahu, ktorý umožňujú aktuálne platné STN, TP a TKP.
13. Na stavbu použiť asfaltové betóny v zmysle platných STN a TP, na výrobu ktorého je použitý recyklovaný materiál v požadovanej kvalitatívnej triede s prihliadnutím na navrhovanú cestu II. triedy.
14. Súčasťou projektovej dokumentácie pre následné povoľovacie konanie bude aj emisná štúdia.

Odôvodnenie

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov, IČO: 37936859 (ďalej „navrhovateľ“) predložil dňa 10.04.2024 Okresnému úradu Prešov, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ Prešov“) podľa § 18 ods. 2 písm. b) a podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP zámer navrhovanej činnosti „Juhovýchodný obchvat mesta Prešov - cesta II. triedy“, vypracovaný v súlade s prílohou č. 9, na vykonanie zisťovacieho konania podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

OÚ Prešov dňa 18. 04. 2024 zverejnil zámer a oznámenie o predložení zámeru na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR a dňa 16. 04. 2024 zverejnil informáciu verejnosti podľa § 24 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP na webovom sídle Okresného úradu Prešov a zároveň zaslal listom č. OU-PO-OSZP3-2024/034754-002 zo dňa 25. 04. 2024 žiadosť o stanovisko k zámeru činnosti rezortnému orgánu (Ministerstvo dopravy SR), povoľujúcemu orgánu (Okresný úrad Prešov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií), dotknutému orgánu (Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Okresný úrad Prešov, odbor krízového riadenia, Krajský pamiatkový úrad Prešov, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Prešove, Ministerstvo obrany SR, Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Prešove, obvodný banský úrad v Košiciach, MŽP SR, odbor štátnej geologickej správy, Okresný úrad Prešov, pozemkový a lesný odbor, Dopravný úrad, Prešovský samosprávny kraj,) a dotknutej obci (mesto Prešov, obec Záborské, obec Dulova Ves, Obec Ruská Nová Ves, obec Teriakovce, obec Ľubotice, obec Vyšná Šebastová).

Navrhovaná činnosť svojimi parametrami podľa prílohy č. 8 k zákonu o posudzovaní vplyvov na ŽP je zaradená do kapitoly č. 13. Doprava a telekomunikácie

Položka č. 2 - Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie jestvujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou

Opis navrhovanej činnosti:

Účelom je vyhľadanie a posúdenie technicky a ekonomicky najvhodnejšieho riešenia novej trasy cesty II. triedy, ktorá má umožniť prepojenie ciest III. tried zabezpečujúcich dopravné napojenie obcí Záborské, Dulová Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Ľubotice, Vyšná Šebastová s mestom Prešov. Toto riešenie vytvorí juhovýchodnú tangenciálu mesta Prešov, čím odbremení vnútromestskú dopravu, a zároveň zníži dopravné zaťaženie na juhovýchodných radiálach (cesty III. tried z predmetných obcí).

Súčasťou navrhovaného obchvatu je aj cyklistický chodník, zabezpečujúci cyklistickú dopravnú obslužnosť daného územia a po dobudovaní plánovaných cyklistických trás pri spomínaných cestách III. tried bude tvoriť juhovýchodnú cyklistickú tangenciálu mesta Prešov.

Navrhovaný juhovýchodný obchvat mesta Prešov – cesta II. triedy, má vzhľadom na to, že ide o komunikáciu s neobmedzeným prístupom, veľký potenciál z pohľadu územného rozvoja územia

dotknutých obcí, ale aj samotného mesta Prešov.

Dôvodom výstavby je zvýšenie plynulosti, bezpečnosti dopravy a rozvoj dotknutého územia zlepšením jeho dopravnej obslužnosti.

Zámer je riešený variantne:

- variant 1 „červený“ navrhovaný v kategórii C 9,5/70 v dĺžke cca 8 680 m,
- variant 2 „modrý“ v kategórii C 9,5/80 v dĺžke cca 8 200 m.

Súčasťou hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti je aj nulový variant, t.j. stav, ak by sa stavba obchvatu nerealizovala.

OÚ Prešov doručili podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP v zákonom stanovenom termíne k predmetnému zámeru navrhovanej činnosti subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Prešove - dotknutý orgán (list č. KRHZ-PO-OPP-2024/000105-002 zo dňa 29.04.2024, doručený dňa 29.04.2024) - z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

2. Obec Záborské - dotknutá obec (list č. ZA-2024/1310-OCU zo dňa 10.05.2024, doručený dňa 10.05.2024) - k zverejnenému dokumentu neboli zo strany obce Záborské vznesené žiadne pripomienky, súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 1 (červenom).

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutá obec neuviedla také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

3. Ministerstvo dopravy SR, odbor cestnej infraštruktúry - rezortný orgán (list č. 13985/2024/SCDPK/41076 zo dňa 07.05.2024, doručený dňa 10.05.2024) - obidva posudzované varianty možno vzhľadom na identifikované vplyvy na životné prostredie v predloženej zámere, považovať za realizovateľné. V zámere bol na základe výsledkov komplexného posudzovania navrhovaných variantov a multikriteriálneho hodnotenia očakávaných vplyvov činnosti na životné prostredie v hodnotenom území po zvážení všetkých dopravných a technicko-ekonomických kritérií, vplyvov na prírodné prostredie a vodné zdroje, geomorfologických podmienok dotknutého územia, a zohľadnení ďalších vplyvov odporúčaný ako optimálny variant pre navrhovanú činnosť variant červený. Z predloženej zámere vyplýva, že v porovnaní s nulovým variantom je pri dodržaní navrhovaných opatrení realizácia červeného variantu prijateľná, uskutočniteľná a v území prospešná.

Nemá pripomienky k navrhovanej činnosti.

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

4. Krajský pamiatkový úrad Prešov (list č. Z-PUSR-039786/2024 zo dňa 15.05.2024, doručený dňa 17. 05. 2024) má nasledovné pripomienky:

- Stavba bude podmienená zabezpečením predstihového archeologického výskumu. KPÚ Prešov vydá rozhodnutie o nevyhnutnosti realizácie archeologického výskumu po predložení projektovej dokumentácie stavby pre územné konanie.
- Na str. 40 zámeru žiada doplniť a opraviť evidované archeologické lokality, ktorých sa predmetná stavba bezprostredne dotýka nasledovne:

- Lokalita na južnom (teda ľavom) brehu Delne v k. ú. Záborské – povrchovým zberom získaná keramika a kamenná industria z mladšej (bukovohorslá kultúra) a neskorej doby kamennej (badenská kultúra), splavené kultúrne vrstvy s hnutelnými nálezmi v sekundárnych polohách – keramika z obdobia neolitu (kultúra s lineárnou keramikou), doby bronzovej a vrcholného stredoveku.
- Lokalita na severnom (teda pravom) brehu Delne v k. ú. Dulova Ves – sídliská z neskorej doby kamennej (lažňianska skupina), doby bronzovej až železnej a mladšej doby rímskej
- Poloha Boltocký mlyn v k. ú. Dulova ves - zaniknutá stredoveká obec Boltovce (písomné správy z 13. – 15. storočia), JV od kóty 294 nálezy mamutích kostí a štiepanej industrie zo staršej doby kamennej.
- Poloha Debry v k. ú. Solivar – výšinné sídlisko z mladšej a neskorej doby kamennej.
- Poloha Na Kruhu (terasa Barackého potoka) k. ú. Teriakovce –mladšia a neskorá doba kamenná, zahĺbené objekty z vrcholného stredoveku, novoveku
- Poloha Chraste, pri vodojeme k. ú. šalgovík – sídlisko z neskorej doby kamennej.
- Poloha Zadný Kamenec v k. ú. Ľubotice - sídliská z mladšej doby kamennej a staršej doby železnej.
- Poloha Kamenčeky v k. ú. Vyšná Šebastová – sídlisko z vrcholného stredoveku a praveku.

Lokality s archeologickým potenciálom:

- Poloha Háj v k. ú. Záborské.
- Poloha Medze v k. ú. Dulova Ves.
- Poloha Zemice (kóta 327,9) k. ú. Dulova Ves/k. ú. Solivar.
- Poloha Zvalenisko v k. ú. Solivar.
- Poloha Široké v k. ú. Ruská Nová Ves.
- Poloha Dlhé v k. ú. Ruská Nová Ves.
- Poloha Priečne v k. ú. Teriakovce.
- Poloha Ortaše v k. ú. Ľubotice.

Pri dodržaní podmienky pre zabezpečenie ochrany archeologických nálezov a archeologických nálezísk nepožaduje posudzovať zámer podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

Vyhodnotenie: Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii zmeny navrhovanej činnosti.

5. Ministerstvo životného prostredia SR. Odbor štátnej geologickej správy - dotknutý orgán (list č. 7066/2024-5.3 34311/2024 zo dňa 15.05.2024, doručený dňa 16.05.2024) , uvádza nasledovné:

- Z hľadiska vplyvov na horninové prostredie prípadne stability územia konštatuje, že informácie o geologických a hydrologických pomeroch sú s ohľadom na charakter navrhovanej činnosti a štádiom procesu posudzovania vplyvov primerané. Vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie vrátane podzemných vôd sú v prezentovanom oznámení o zámere navrhovanej činnosti s ohľadom na jej charakter a štádium procesu posudzovania vplyvov popísané taktiež primerane.
- Z hľadiska výskytu environmentálnych záťaží oznamuje, že priamo v navrhovanej trase nie je v informačnom systéme environmentálnych záťaží Slovenskej republiky k 15.05.2024 evidovaná žiadna environmentálna záťaž.
- V predmetnom území, resp.jeho blízkosti sa nachádza výhradné ložisko „Prešov - Solivar, kamenná soľ (383)“; s určeným chráneným ložiskovým územím (CHLÚ), ktoré nemá určenú organizáciu.
- V predmetnom území sa nachádza prieskumné územie (PÚ) „Teriakovce - hydrogeologický prieskum geotermálnych vôd“; určené pre držiteľa prieskumného územia PW ENERGY, a.s., Bratislava, splatnosťou do 04.10.2026. Ministerstvo môže lehotu prieskumného územia predĺžiť.
- V predmetnom území sú evidované skládky odpadov, ktoré odporúča dostatočne zohľadniť.
- Výstavba cestnej komunikácie bude realizovaná vo viacerých častiach priamo v zosuvných územiach. Existujúce svahové deformácie sú zaradené do rájónu nestabilných území so stredným až vysokým stupňom náchylnosti územia k aktivizácii, resp.vzniku nových svahových deformácií vplyvom prírodných podmienok alebo negatívnymi antropo-génnymi faktormi, prípadne ich kombináciou. Územie je citlivé na negatívne antropogénne zásahy. V území bezprostredného okolia zaregistrovaných svahových deformácií existuje možnosť rozšírenia súčasných zosuvov <http://apl.geology.sk/atlassd/>.

Navrhovateľ v predložennom dokumente vyseletoval riziká a uviedol návrh príslušných opatrení pre evidované svahové deformácie. Časť Opatrenia na ochranu horninového prostredia a reliéfu (str. 75) - okrem orientačného IG prieskumu odporúča doplniť aj podrobný IG prieskum. K opatreniam počas výstavby odporúča doplniť požiadavku

na zabezpečenie prítomnosti odborného geologického dohľadu za účelom potvrdenia geologických pomerov, resp. zistenia iných ako predpokladaných geologických pomerov, ktoré by vyžadovali prípadnú úpravu projektu. K opatreniam počas prevádzky odporúčame doplniť monitorovanie svahových deformácií vyskytujúcich sa priamo v trase plánovanej komunikácie.

Vyhodnotenie: akceptuje sa.

Odôvodnenie: Pripomienky 1 až 4 sú informatívneho charakteru. V podmienkach tohto rozhodnutia je uvedená požiadavka zabezpečenia podrobného IG prieskumu a zabezpečenia prítomnosti odborného geologického dohľadu ako aj monitorovanie svahových deformácií vyskytujúcich sa priamo v trase plánovanej komunikácie.

6. Obvodný banský úrad v Košiciach - dotknutý orgán (list č. OBUKE_705-1489/2024 zo dňa 16.05.2024, doručený dňa 17.05.2024) :

- bez pripomienok k obidvom variantom

Trasy variantných riešení obchvatu spolu s ochranným pásmom nezasahujú do hraníc chráneného ložiskového územia „Prešov“.

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

7. Prešovský samosprávny kraj, odbor strategického rozvoja - dotknutý samosprávny kraj (list č. 06404/2024/DUPaZP-2 zo dňa 16.05.2024, doručený dňa 21.05.2024 - vzhľadom na rozsah navrhovanej činnosti, bude najmä počas realizácie výstavby cesty II. triedy v priebehu času dochádzať k činnostiam, ktoré budú mať za následok viacero priamych aj nepriamych negatívnych vplyvov na životné prostredie. Pri dodržaní opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, pri dodržaní všetkých povinností vyplývajúcich z platných právnych predpisov v oblasti jednotlivých zložiek životného prostredia, súhlasí so zámerom a nemá zásadné pripomienky.

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

8. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia , úsek ochrany ovzdušia - dotknutý orgán (list č. OU-PO-OSZP3-2024/039258-002 zo dňa 14.05.2024, doručený dňa 27.05.2024):

- Bez pripomienok

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

9. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia , úsek ochrany vôd - dotknutý orgán (list č. OU-PO-OSZP3-2024/040749-002 zo dňa 14.06.2024, doručený dňa 21.06.2024):

- Bez pripomienok

Vyhodnotenie : Akceptuje sa.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP sa nevyjadril, OÚ Prešov má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

10. František Jurašek - verejnosť (list zo dňa 10.06.2024, doručený dňa 12.06.2024)

- nesúhlasí s naznačeným zámerom trasy juhovýchodného obchvatu mesta Prešov z dôvodu, že je vlastníkom nehnuteľnosti zapísanej na LV parc. č. 340, k.ú. Teriakovce, kde uvedenou nehnuteľnosťou plánovaná trasa obchvatu priamo prechádza v plnom rozsahu. Realizáciou tohto zámeru mu bude vlastnícke právo vyplývajúce z čl. 20 ústavy SR o práve vlastníť majetok. Vlastnícke právo v tomto smere nemôže byť obmedzené vo verejnom záujme, keďže predmetný zámer je v priamom rozpore so schváleným územným plánom obce Teriakovce z roku 2014, podľa ktorého je zámer uvedeného obchvatu naznačený mimo plánovaného zastavaného územia obce Teriakovce. Žiada o zamietnutie uvedeného zámeru a jeho zosúladenie so záväzným územným plánom obce Teriakovce.

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Zosúladenie trasy juhovýchodného obchvatu s platným územným plánom obce Teriakovce je podmienkou realizácie navrhovanej činnosti, uvedená vo výroku tohto rozhodnutia.

11. Mgr. Eva Štefániková - verejnosť (list zo dňa 27.05.2024, doručený dňa 30.05.2024)

- Nesúhlasí s červeným variantom, pretože cez pozemok KNE 2128/1, k.ú. Solivar, cca 700 m dlhý pozemok plánovaná cesta trasuje kľukato, čím pre vlastníkov vznikajú väčšie zábery pôdy (aj ochranného pásma). Zostávajúce časti by sa veľmi ťažko dali vhodne využiť. Pozemok sa nachádza vo veľkej miere v chránenom lož.území a prakticky by urbárikom ostal bezcenný pozemok, ktorý nie je možné využiť na stavebné účely.

- Výhodnejší je modrý je variant, uvítal by situovanie obchvatu viac k lesu (KNC 3576 a 3549/1) a cez pozemok KNC 3543/21, po pravej strane ich pozemku.

- V prípade, že budú dotknutí stavbou juhovýchodného obchvatu, žiada, aby v dolnej aj hornej časti pozemku (dĺžka 700 m), bol z cesty II. triedy vybudovaný vjazd na ich pozemok(môže byť aj účelová cesta).

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Zosúladenie trasy juhovýchodného obchvatu s platným územným plánom obce Teriakovce je podmienkou realizácie navrhovanej činnosti, uvedená vo výroku tohto rozhodnutia. trasa bude posunutá na východ na parcelu C-KN 3543/29. Napojenia na navrhovanú cestu budú iba v miestach kruhových križovatiek.

Z procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti a podmienok na realizáciu, navrhovateľ môže požiadať o povolenie podľa osobitných predpisov pre modifikovaný červený variant, tak ako je to uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

12. Ing. Vladimír Bulna - verejnosť (list zo dňa 29.05.2024, doručený dňa 29.05.2024)

- Nesúhlasí s červeným variantom, pretože cez pozemok KNE 2128/1, k.ú. Solivar, cca 700 m dlhý pozemok plánovaná cesta trasuje kľukato, čím pre vlastníkov vznikajú väčšie zábery pôdy (aj ochranného pásma). Zostávajúce časti by sa veľmi ťažko dali vhodne využiť. Pozemok sa nachádza vo veľkej miere v chránenom lož.území a prakticky by urbárikom ostal bezcenný pozemok, ktorý nie je možné využiť na stavebné účely.

- Výhodnejší je modrý je variant, uvítal by situovanie obchvatu viac k lesu (KNC 3576 a 3549/1) a cez pozemok KNC 3543/21, po pravej strane ich pozemku.

- V prípade, že budú dotknutí stavbou juhovýchodného obchvatu, žiada, aby v dolnej aj hornej časti pozemku (dĺžka 700 m), bol z cesty II. triedy vybudovaný vjazd na ich pozemok(môže byť aj účelová cesta).

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Zosúladenie trasy juhovýchodného obchvatu s platným územným plánom obce Teriakovce je podmienkou realizácie navrhovanej činnosti, uvedená vo výroku tohto rozhodnutia. trasa bude posunutá na východ na parcelu C-KN 3543/29. Napojenia na navrhovanú cestu budú iba v miestach kruhových križovatiek.

Z procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti a podmienok na realizáciu, navrhovateľ môže požiadať o povolenie podľa osobitných predpisov pre modifikovaný červený variant, tak ako je to uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

13. Spoločenstvo vlastníkov pozemkov v lokalite Mesteš a Čerešňov - Teriakovce zastúpení spoločnosťou PRESTY s.r.o. - verejnosť (list zo dňa 22.05.2024, doručený dňa 30.05.2024)

- V predmetnej lokalite je od roku 2018 spustený projekt „Teriakovce - obytný súbor RD „Čerešňov - Mesteš“. Tento projekt zahŕňa parcely v celej lokalite Mesteš a časť lokality Čerešňov, konkrétne na západe je ohraničený parcelou KN C 220/18 a parcelou KN E 317/77, na juhu cestou III. triedy a parcelou KN E 317/32, na východe súvisle zastavaným územím obce Teriakovce a parcelami KN E 317/32 a parcelami KN EC 221/76 až 221/84. Severnú

hranicu plánovanej zástavby tvorí časť parciel, o ktorú žiadali pri poslednej zmene územného plánu a ktorá bola schválená obcou Teriakovce dňa 31.08.2023.

- Predložený zámer v oboch variantoch je v rozpore so schváleným územným plánom obce Teriakovce. Na uvedený projekt Teriakovce - obytný súbor RD Čerešňov - Mesteš“ bola spracovaná štúdia a v súčasnosti sa spracováva projekt pre územné rozhodnutie. Oba varianty strihajú lokalitu na 2 nesúrodé časti. V nadväznosti na ďalšie okolnosti, s ktorými sa projektanti potrebovali vysporiadať, by sa po rozdelení lokality stala západná časť nepoužiteľnou.

- Na základe vyššie uvedeného Spoločenstvo vlastníkov pozemkov v lokalite Mesteš a Čerešňov - Teriakovce nesúhlasí s navrhovanou trasou juhovýchodného obchvatu mesta Prešov katastrálnom území obce Teriakovce. Zároveň žiada realizovať zámer do koridoru v duchu územného plánu obce Teriakovce.

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Zosúladenie trasy juhovýchodného obchvatu s platným územným plánom obce Teriakovce je podmienkou realizácie navrhovanej činnosti, uvedená vo výroku tohto rozhodnutia.

14. Obec Dulova Ves - dotknutá obec (list č. DV-2024/367_OcÚ zo dňa 20.05.2024, doručený dňa 21.05.2024) - súhlasí za týchto podmienok:

- Požaduje aby súčasťou stavebného diela boli protihlukové steny. Vzdialenosť plánovanej stavby od zástavby rodinných domov je 350 m smerom k starej časti obce a 500 m k novej časti obce.
- Požaduje, aby hotové stavebné dielo nebolo využívané pre tranzitnú kamiónovú dopravu.

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Realizácia protihlukových opatrení je uvedená ako podmienka realizácie navrhovanej činnosti. Určenie dopravy na juhovýchodnom obchvatu je predmetom následného povoľovacieho konania. Rezortný orgán takúto požiadavku nevyslovil, Povoľujúci orgán nezaslal stanovisko k zámeru. Podľa zákona o posudzovaní vplyvov ak dotknutý orgán, resp. povoľujúci orgán nedoručí písomné stanovisko v zákonom stanovenej lehote (21 dní od doručenia zámeru), stanovisko sa považuje za súhlasné.

15. Obec Teriakovce - dotknutá obec (list č. OcÚ-Ter-114-1/2024 zo dňa 17.05.2024, doručený dňa 17.05.2024):

- oba varianty sú v rozpore s územným plánom obce Teriakovce. Súčasne sú v kolízii s pripravovanou lokalitou na výstavbu rodinných domov. Na základe uvedeného požaduje posun trasovania západným smerom do koridoru, ktorý je definovaný územným plánom obce Teriakovce .

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Zosúladenie trasy juhovýchodného obchvatu s platným územným plánom obce Teriakovce je podmienkou realizácie navrhovanej činnosti, uvedená vo výroku tohto rozhodnutia.

16. Združenie domových samospráv v zast. Marcelom Slávikom, predsedom - dotknutá verejnosť (list doručený dňa 22. 04. 2024) – má nasledovné pripomienky:

1. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požadujeme používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesi recyklátov živočíšnych materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.

Vyhodnotenie: akceptuje sa

Odôvodnenie: Požiadavka je uvedená vo výroku tohto rozhodnutia. Navrhovateľ v doplňujúcej informácii k zámeru deklaruje, že pri stavbe budú v maximálnej možnej miere využívané recyklované materiály v rozsahu, ktorý umožňujú aktuálne platné STN, TP a TKP. Vzhľadom na charakter stavby je možné s prihliadnutím na aktuálny stupeň projektovej dokumentácie deklarovať využitie recyklátu pri výrobe asfaltového betónu, ktorý bude použitý pri realizácii nových konštrukčných vrstiev vozovky.

2. Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2>). Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej

dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-vmestach>. Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad. Uvedené žiadame subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.

Vyhodnotenie: Navrhovaná stavba kopíruje existujúci terén, ktorému je prispôsobený aj návrh svahov a priľahlých priekop. Vzhľadom na ich sklon a spádovanie nie je technicky možné uvažovať s návrhom dažďových záhrad.

3. Žiadame vyhodnotiť a preukázať dosahovanie dobrého stavu vôd podľa čl.4 Smernice o vodách č.2000/60/ES a to aj spôsobom predpokladaným v §16 vodného zákona a nariadením č.269/2010 Z.z. Žiadame vyhodnotiť odborným posudkom (§16a ods.3 vodného zákona) alebo znaleckým posudkom (§17 ods.7 zákona o znalcoch).

Pri tomto vyhodnotení žiadame vyhodnotiť, akým spôsobom sa prispeje k plneniu celkových cieľov Smernice o vodách za región a celé Slovensko. Žiadame v podmienkach určiť celkové zaťaženie vôd prahovými hodnotami pre tento konkrétny zámer, pri dodržaní ktorých bude zabezpečené dosahovanie dobrého stavu vôd; bude úlohou projektanta navrhnuť projekt tak, aby tieto hodnoty neprekročil.

Vyhodnotenie: Vody z pozemných komunikácií pre motorové vozidlá sú vodami z povrchového odtoku. Voda z povrchového odtoku je voda zo zrážok, ktorá nevsiakla do zeme a ktorá je odvádzaná do terénu alebo z vonkajších budov do povrchových a do podzemných vôd (§ 2 písm.i) vodného zákona). V prípade vypúšťania vôd z povrchového odtoku do povrchových vôd alebo do podzemných vôd sa vyžaduje povolenie podľa § 21 ods. 1 písm. d) vodného zákon. Príslušný orgán štátnej vodnej správy v konaní určí podmienky za ktorých bude možné činnosť povoliť. Pri vypúšťaní vôd z povrchového odtoku sa neurčujú prípustné hodnoty ukazovateľov znečistenia okrem odstavňových plôch a montážnych plôch, plôch priemyselných areálov a iných areálov, na ktorých sa skladujú znečisťujúce látky alebo sa s nimi inak zaobchádza a ktoré sú vypúšťané do povrchových vôd.

4. Žiadame vyhodnotiť a preukázať dosahovanie dobrého stavu ovzdušia podľa §5 až §7 zákona o ovzduší a §27 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z. v spojení s regulačnými ustanoveniami vyhlášky o verejnom zdraví č.549/2007 Z.z. . Žiadame vyhodnotiť odborným posudkom emisno-imisného posudku (§19 zákona o ovzduší) a akustického posudku (§6 vyhlášky č.549/2007 Z.z.) alebo znaleckým posudkom v príslušnom odbore (§17 ods.7 zákona o znalcoch). Tieto posudky navrhnu aj prahové hodnoty na dosiahnutie dobrého stavu ovzdušia pre daný projekt.

Na Slovensku ani jedno mesto nespĺňa limity a regulácie Svetovej zdravotníckej organizácie (<https://primer.sme.sk/c/22885029/slovensko-ovzdušie-znečistenie-normy-zdravie.html>) a aj najmenej znečistené mestá (napr. Bratislava a Senica) prekračujú normu 2 až 3 násobne. Nadmerné znečistenie znižuje kvalitu života a ohrozuje predčasnými smrťami významnú časť obyvateľstva.

Žiadame v podmienkach určiť celkové zaťaženie vôd prahovými hodnotami pre tento konkrétny zámer, pri dodržaní ktorých bude zabezpečené dosahovanie dobrého stavu ovzdušia; bude úlohou projektanta navrhnuť projekt tak, aby tieto hodnoty neprekročil a zdroje znečistenia ovzdušia kumulatívne tieto hodnoty neprekročili.

Vyhodnotenie: Navrhovateľ v doplňujúcej informácii k zámeru uviedol, že zo záverov emisnej štúdie vyplýva obyvateľia v okolí trasy novej komunikácie a križovatiek nebudú ovplyvnení nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší od sledovanej komunikačnej siete nie sú prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi.

5. Žiadame vyhodnotiť vplyvy prípadných zdrojov elektromagnetického žiarenia podľa §28 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z. ako aj vyhodnotiť vplyvy optického žiarenia podľa §29 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z.

Vyhodnotenie: Stavba nezahŕňa zdroje elektromagnetického žiarenia.

6. Požadujeme, aby sa zámer prispôbil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z.z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možnosti voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych

zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standardy-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb>) a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie. Uvedené žiadame subsumovať pod cestnú zeleň podľa § 14 Cestného zákona.

Vyhodnotenie: Stavba sa navrhuje v území s I. stupňom ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. K zásahu do chránených území, či už zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, alebo sústavy území Natura 2000. Návrh cestnej zelene musí byť zrealizovaný v súlade s cestným zákonom.

7. Žiadame vypracovať projekt dekonštrukcie projektu po jeho dožití a preukázať možnosť zhodnotenie a recyklácie jeho jednotlivých súčastí.

Vyhodnotenie. Po dožití stavby sa neuvažuje s jej dekonštrukciou ale s jej rekonštrukciou .

8. Žiadame použiť na konštrukciu ciest vodopriepustné asfalty a betóny s prímiesou recyklovaných plastov.

Vyhodnotenie. Akceptuje sa

Odôvodnenie: Podmienka realizácie stavby s použitím asfaltových betónov v zmysle platných STN a TP je uvedená vo výroku tohto rozhodnutia.

9. Popri ceste realizovať cestnú alej.

Cestná alej zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky prevenciou. Problémom je neintuitívne nepochopenie prevencie a následkov. Cestná alej vodičom v skutočnosti pekne ukazuje líniu cesty. Cesta lemovaná stromami je jednoducho na jazdenie príjemnejšia, lebo aj vodiči po nej jazdia bezpečnejšie. Je to spôsobené tým, že stromy sa všetkým šoférom, vrátane tých, ktorí majú radi nepovolenú rýchlosť, periférne mihajú v očiach. Ak idú stovkou, v skutočnosti majú pocit, že idú rýchlejšie. Inými slovami, stromy šoférov podnecujú k opatrnosti. Strom je, podobne ako telefónny stĺp, zábradlie mosta či dom, braný ako pevná prekážka. Čo sa týka rozhl'adových pomerov, pri projektovaní stromov popri cestách existujú technické normy, ktoré definujú aj to, ako ďaleko od križovatky môžu byť stromy. Tak sa má zabezpečiť, aby vodičom nič nebránilo vo výhľade. Platí to aj pri železničných priecestiach.

Nejde o nič nové, stromy popri cestách sa zámerne vysádzali už za Rakúsko-Uhorska. Prišla s tým Mária Terézia, ktorá na to dala príkaz v snahe zabezpečiť tieň pochádzajúcim vojakom. A stromy slúžili aj ako zdroj obživy vo chvíľach, keď ľudia nemali čo jesť. Výhod bolo viac – stromy v podstate vytyčovali cesty, ktoré boli často zablatené, nie asfaltové ako dnes. Navyše spevňovali krajnice. Okrem toho, furmani a závozníci, ak mohli, často radi vybočovali z ciest. Stromy im v tom efektívne bránili, aby „nerozjzdili“ aj kusy políček obhospodarovaných rôznymi gazdami, ktorí si tam sadili zemiaky. V dekrétach Márie Terézie bolo jasne určené aj to, kto sa o stromy musí starať a čo hrozí delikventovi, ktorý by nejaký poškodil. Nebolo to teda len o výsadbe, ale aj o starostlivosti a udržateľnosti.

Cestári za minulého režimu danú tradíciu iba prevzali a pokračovali v nej a adaptovali na nové pomery. Súčasnoscť je typická averziou cestárov k životnému prostrediu, lebo znamená pre nich „robotu navyše, ktorej sa môžu zbaviť“.

Vyhodnotenie: Realizácia cestnej zelene je uvedená v podmienkach tohto rozhodnutia. Návrh cestnej zelene musí byť zrealizovaný v súlade s cestným zákonom.

10. Žiadame cestu elektrifikovať a prispieť tak k budúcnosti európskej elektromobility. Ako prvé s elektrifikáciou ciest experimentuje Švédsko. Na rôznych diaľničných úsekoch implementujú rôzne technológie priameho napájania vozidiel:

- Prvá technológia funguje vďaka elektrickému vedeniu nachádzajúcemu sa nad cestou, pričom vozidlá získavajú elektrinu zo siete vďaka ramenu podobne ako trolejbusy či električky. Pre svoje výškové umiestnenie sa však stáva nepoužiteľným pre bežné autá.

- Druhý spôsob elektrifikácie počíta s elektrickým vedením v koľajniciach vbudovaných do vozovky, pričom vozidlo získava potrebnú energiu vďaka ramenu v spodnej časti. Tentoraz už nedochádza k znevýhodneniu bežných vozidiel, keďže použiteľnosť podmieňuje svetlá výška.

- Posledná verzia funguje na báze indukcie, keď sa energia z vozovky do auta prenáša vďaka dvom cievkam.

Vyhodnotenie: S prihliadnutím na to, že okolitá cestná sieť nie je elektrifikovaná a v súčasnosti neexistuje relevantný predpis pre elektrifikáciu tratí na území SR a zároveň súčasná nadrozmerná doprava nevyužíva vozidlá s elektrickým pohonom, je využiteľnosť vedenia irelevantná. Zároveň je elektrifikácia trate vzhľadom na intenzitu dopravy neekonomická a neefektívna.

11. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelcké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiadame mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako graffiti alebo kocky LEGO (<https://www.thisiscolossal.com/2012/07/street-artist-megx-creates-giant-lego-bridge-in-germany/>):

Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom SSC údržba a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.

Vyhodnotenie: Podľa doplňujúcej informácii k zámeru mostné objekty na tomto úseku cesty premostujú vodné toky nízko nad terénom a v extraviláne obce. Realizovať architektonické prvky v predmetnej lokalite je neadekvátne. Súčasne SÚC PSK realizuje pravidelné prehliadky a diagnostiky mostných konštrukcií, ktoré by architektonické prvky alebo podobné farebné nátery znemožnili.

Obec Záborské zaslala oznámenie o zverejnení zámeru na internetovej stránke obce v termíne od 06. 05.2024 do 27.05.2024.

OÚ Prešov listom č. OU-PO-OSZP3-2024/034754-022 zo dňa 23.10.2024 upovedomil účastníkov konania o podkladoch pre vydanie rozhodnutia zo zisťovacieho konania aj napriek tomu, že na zisťovacie konanie sa nevzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní.

K podkladom rozhodnutia sa vyjadril Dopravný úrad listom č. 29200/2024/ROP-002/75795 zo dňa 29.10.2024, v ktorom uviedol, že z hľadiska záujmov civilného letectva oznamuje, že riešené územie sa nachádza v plošnom priemete prekážkových rovín a plôch Osobitného letiska Prešov, ktorých voľnosť (bezprekážkový priestor) je vyžadovaná v zmysle požiadaviek vyhlášky č. 28/2020 Z.z. Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky z 13.februára 2020, doručený OÚ Prešov 30.10.2024, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických parametroch osobitného letiska, ochranných pásmach osobitného letiska a o používaní osobitných letísk. Za účelom zachovania prevádzkovej spôsobilosti Osobitného letiska Prešov a zachovania požadovanej úrovne bezpečnosti leteckej prevádzky je potrebné pri realizácii zámeru dodržať nasledovnú požiadavku:

- najvyšší bod stavebných objektov, ostatných objektov a zariadení nestavebnej povahy, vrátane najvyššieho bodu stavebných mechanizmov použitých pri realizácii stavby (veža, tialo, maximálny zdvih ramena mobilného žeriava, betónpumpy a pod.) , umiestnených v riešenom území, musí rešpektovať výšky prekážkových rovín a plôch Osobitného letiska Prešov. Nepožaduje posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP.

K podkladom rozhodnutia sa vyjadril aj Mestský úrad v Prešove, odbor životného prostredia listom č. 165020/2024 zo dňa 4.11.2024, doručený OÚ Prešov 05.11.2024, v ktorom uviedol v súvislosti so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a s dôrazom na zmiernenie negatívnych dopadov navrhovanej činnosti žiada vybudovať funkčné zelené koridory ponad cestu na vhodných miestach, ktoré budú zabezpečovať bezpečnú migráciu zvierat v mieste ich prirodzeného prostredia. Vhodnosť umiestnenia zelených koridorov je potrebné odkonzultovať s RCOP Prešov. Vybudovaním funkčných biokoridorov dôjde k zmierneniu fragmentácie územia v dôsledku ľudskej činnosti, k zachovaniu biodiverzity a zachovaniu ekologickej stability územia a v neposlednom rade aj zvýšeniu bezpečnosti premávky. Vybudovanie mostných objektov a priepustov považujeme za nedostačujúce.

V zmysle ochrany ovzdušia (zákon č. 146/2023 Z. z. o ochrane ovzdušia) a ochrany zdravia ľudí žiadame o zaslanie emisnej štúdie, ktorá má byť vypracovaná k navrhovanej činnosti. Uvedené žiadame z dôvodu zhoršujúcej sa kvality ovzdušia v dotknutých katastrálnych územiach. Podľa metódy integrovaného posúdenia obcí vzhľadom na riziko nepriaznivej kvality ovzdušia vypracovanej SHMÚ (r. 2023) patrí mesto Prešov spolu s obcou Ľubotice

(ako dotknutá obec) do zoznamu obcí s rizikovým stupňom 3 (najvyššia závažnosť ohrozenia zhoršenou kvalitou ovzdušia).

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie je konaním pred povoloňacou činnosťou a predmetom je posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Proces zisťovacieho konania má poskytnúť základné informácie a hodnotenia pred prvým povolením podľa osobitných predpisov. Vychádza teda z podrobnosti riešenia v prvej etape prípravy, nepredstavuje žiadny druh povolenia a takéto povolenia nenahrádza. Všetky relevantné požiadavky budú riešené v rámci následných povoloňacích konaní.

Cieľom je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor na posúdenie navrhovanej činnosti v rozsahu kompetencií povoloňacieho orgánu.

OÚ Prešov opodstatnené pripomienky, majúce oporu v zákone, zahrnul medzi požiadavky, ktoré bude potrebné zohľadniť v dokumentácii k územnému alebo stavebnému konaniu a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

OÚ Prešov na základe zámeru, stanovísk k nemu doručených a podľa kritérií pre zisťovacie konanie podľa § 29 a uvedených v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP zistil nasledujúce skutočnosti:

I. Povaha a rozsah navrhovanej činnosti

I. Rozsah navrhovanej činnosti

Podkladom pre spracovanie zámeru bola technická štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022), v rámci ktorej boli skúmané možnosti trasovania juhovýchodného obchvatu v dvoch variantoch:

- variant 1 „červený“ navrhovaný v kategórii C 9,5/70 v dĺžke cca 8 680 m,
- variant 2 „modrý“ v kategórii C 9,5/80 v dĺžke cca 8 200 m.

Juhovýchodný obchvat je navrhovaný v kategórii C 9,5 s postranným deliacim pásom a pridruženým cyklistickým chodníkom šírky 3,0 m. Navrhované okružné križovatky majú priemer 40,0 m, šírku jazdného pásu 5,5 m, šírku prejazdneho prstenca 1,5 m a priemer vnútorného ostrovčeka 13,0 m. V mieste križovatiek sú v trasách cyklistického chodníka a chodníkov umiestnené priechody pre chodcov. Vedenie trás oboch variantov rešpektuje v čo najväčšej možnej miere trasovanie existujúceho vodovodu „Starina“, chránené ložiská dobývacieho priestoru soli, prieskumné územie, v ktorom leží takmer celé riešené územie, ako aj vedenia veľmi vysokého napätia v skúmanej lokalite. Trasa juhovýchodného obchvatu má začiatok situovaný na ceste III/3446, ktorá je napojená v mimoúrovňovej križovatke „Prešov juh“ na existujúcu diaľnicu „D1 Prešov – Budimír“. Navrhovaná trasa sa odkláňa od cesty III/3446 pred obcou Záborské v navrhovanej okružnej križovatke „Záborské“, následne prechádza údolím potoka Delňa a západne od obce Dulova Ves, križuje cestu III/3440. Na tomto križovaní je navrhovaná okružná križovatka „Dulová“. Trasa pokračuje po poliach Rovné a Kopanice, kde križuje cyklistický chodník „Cykloželeznička Prešov – Zlatá Baňa“. Cyklistický chodník vedúci súběžne z trasou východného obchvatu bude prepojený s križovanou cykloželezničkou. Na úpätí Slanských vrchov prechádza juhovýchodný obchvat mierne zvlneným územím poľnohospodársky využívaných pozemkov, východne od k.ú. Prešov - Solivar. V tomto území sa nachádza chránené ložisko dobývacieho priestoru soli (od okraja zastavaného územia mestskej časti Solivar v lokalite Zvalenisko a Vyšné Žliabky smerom k obci Ruská Nová Ves), ktoré však trasy juhovýchodného obchvatu obchádzajú. V časti Široké a Stavenec sa nachádza údolie Solnobanského potoka s plochami využívanými ako lúky a pastviny. Následne trasa križuje existujúcu poľnú cestu na Stavenec. Vzhľadom na plánovanú zástavbu v tomto území a výstavbu prístupovej cesty v polohe existujúcej prístupovej cesty je v tomto križovaní navrhnutá okružná križovatka „Stavenec“. Trasa následne prechádza západne od lesa a prekonáva údolie Solného potoka a pole Široké. Následne v mieste križovania s cestou III/3441 do obce Ruská Nová Ves je navrhnutá okružná križovatka „Ruská Nová Ves“. Toto územie má pahorkatinný charakter s prevažne poľnohospodársky využívanými pozemkami. Na severnej strane údolia sa nachádza cesta III/3442 zo Solivaru do Teriakoviec, ktorú juhovýchodný obchvat vo variante 1 (červený) križuje mostným objektom. Vo variante 2 (modrý) je navrhnutá v mieste križovania okružná križovatka „Teriakovce 1“. Západne od obce Teriakovce sa nachádza údolie Barackého potoka s cestou III/3439 zo Šalgovíka do Teriakoviec. V mieste križovania je navrhnutá okružná križovatka „Teriakovce“ (Variant 1 (červený)), resp. „Teriakovce 2“ (variant 2(modrý)). Územie medzi Šalgovíkom a Teriakovcami už v súčasnosti postupne nadobúda charakter zastavaného územia s obytnou zástavbou a priestor pre situovanie juhovýchodného obchvatu je už v súčasnosti značne obmedzený. V časti Šalgovické jarky trasa prechádza údolím Šalgovického potoka a následne križuje existujúcu cestu (ulica Sekčovská) do priemyselného areálu, kde je navrhnutá okružná

križovatka „Hydinárne“. Trasa pokračuje cez pahorkatinné územie pretínajúce Ortašský potok, potok Šebastovka a niekoľko bezmenných potokov. Toto územie je využívané predovšetkým pre poľnohospodárske účely. Následne trasa obchvatu prichádza k ceste III/3432 (ulica Herlianska), kde je navrhnutá okružná križovatka „Šebastová“. Od križovatky „Šebastová“ je navrhovaná rekonštrukcia existujúcej cesty III/3432 (ulica Herlianska) po cestu I/18 v kategórii MZ 8,5/50. V rámci návrhu sa uvažuje s rekonštrukciou križovatky cesty I/18 a III/3432 tak, aby sa v budúcnosti umožnilo aj napojenie privádzača k rýchlostnej ceste R4 do tejto križovatky (MÚK Fintice).

Nulový variant

V polohe navrhovaného obchvatu nie je v súčasnosti žiadna komunikácia. Obslužnosť územia zabezpečujú cesty III. tried prepájajúce obce Záborské, Dulová Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Ľubotice, Vyšná Šebastová s mestom Prešov. Táto obslužnosť už v súčasnej dobe je nepostačujúca, obmedzuje rozvoj dotknutých obcí, ako aj mesta Prešov. Dopravné zaťaženie medzi obcami sa prenáša do komunikačného systému mesta Prešov. V najbližšej dobe sa predpokladá výstavba obytnej zóny Stavenec (IBV a HBV) pre cca 6000 ľudí, ako aj príchod investora do priemyselného parku Záborské, čo priamo zvýši dopravné zaťaženie na existujúcich cestách III. tried v území, ako aj na príľahlých komunikáciách mesta Prešov.

Základný komunikačný systém v skúmanom území tvoria:

- Cesty I. triedy: - cesta I/18,
- Cesty III. triedy: - cesta III/3446 Prešov – Záborské, - cesta III/3440 Prešov – Dulová Ves, - cesta III/3441 Prešov – Ruská Nová Ves, - cesta III/3442 Prešov (Solivar) – Teriakovce, - cesta III/3439 Prešov (Šalgovík) – Teriakovce, - cesta III/3432 Prešov (Šebastová) – Vyšná Šebastová,
- Ostatné komunikácie: - uličná sieť mestských častí Prešova – Solivar, Nižná Šebastová, Šalgovík, - uličná sieť mestských sídlisk Prešova – Sekčov, Šváby, - uličná sieť obce Ľubotice.

Navrhované variantné riešenie

Variant 1 (červený)

Kategória juhovýchodný obchvat: C9,5 / 70 Dĺžka juhovýchodný obchvat: 8 680 m

Križovatky juhovýchodný obchvat: 7 (OK Záborské; OK Dulová; OK Stavenec; OK Ruská Nová Ves; OK Teriakovce; OK Hydinárne; OK Šebastová)

Počet mostných objektov juhovýchodný obchvat: 11

Kategória úprava Herlianskej ulice: MZ 8,5/50 Dĺžka úpravy Herlianskej ulice: 1 995 m

Križovatky na Herlianskej ulici: 2 (OK Limbova; UK Letisko)

Cyklistický chodník: šírka 3,0 m súběžný s juhovýchodným obchvatom oddelený zeleným pásom šírky 2m, v križovatkách prevedený cez ochranné ostrovčeky, prepája plánované cyklochodníky do obcí Záborské, Dulová Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Vyšná Šebastová ako aj jestvujúci cyklochodník „Cykloželeznička Prešov – Zlatá Baňa“.

Variant 2 (modrý)

Kategória juhovýchodný obchvat: C9,5 / 80 Dĺžka juhovýchodný obchvat: 8 201 m

Križovatky juhovýchodný obchvat: 7 (OK Záborské; OK Dulová; OK Stavenec; OK Ruská Nová Ves; OK Teriakovce; OK Hydinárne; OK Šebastová)

Počet mostných objektov juhovýchodný obchvat: 11

Kategória úprava Herlianskej ulice: MZ 8,5 / 50 Dĺžka úpravy Herlianskej ulice: 1 995 m

Križovatky na Herlianskej ulici: 2 (OK Limbova; UK Letisko)

Cyklistický chodník: šírka 3,0 m súběžný z juhovýchodným obchvatom oddelený zeleným pásom šírky 2m, v križovatkách prevedený cez ochranné ostrovčeky, prepája plánované cyklochodníky do obcí Záborské, Dulová Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Vyšná Šebastová ako aj jestvujúci cyklochodník „Cykloželeznička Prešov – Zlatá Baňa“.

Križovatky

Variant 1 (červený) a Variant 2 (modrý)

Križovatky na navrhovanom juhovýchodnom obchvate mesta Prešov slúžia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky a na prepojenie obchvatu s existujúcou komunikačnou sieťou. Ich situovanie zohľadňuje požadované vzdialenosti medzi križovatkami, ako aj umiestnenie existujúcich a plánovaných komunikácií. V rámci

juhovýchodného obchvatu mesta Prešov je navrhnutých 7 okružných križovatiek (OK Záborské, OK Dulová, OK Stavenec, OK Ruská N.V., OK Teriakovce, OK Hydinárne, OK Šebastová) rovnakých návrhových parametrov. OK Záborské a OK Šebastová sú trojramenné, ostatné okružné križovatky majú 4 ramená. Navrhované okružné križovatky majú priemer 40,0 m, šírku jazdného pásu 5,5 m, šírku prejazdneho prstenca 1,5 m a priemer vnútorného ostrovčeka 26,0 m. V mieste križovatiek sú v trasách cyklistického chodníka a chodníkov umiestnené priechody pre chodcov.

Herlianska ulica Križovatky OK Limbová a Letisko sú navrhované na upravovanej Herlianskej ulici. OK Limbová je navrhnutá ako malá trojramenná okružná križovatka s priemerom 29,0 m, šírkou jazdného pásu 5,5 m, šírkou prejazdneho prstenca 1,5 m a priemerom vnútorného ostrovčeka 12,0 m. Križovatka Letisko je križovatkou cesty I/18 a Herlianskej ulice s možným výhľadovým napojením privádzača „R4 Fintice“. Križovatka je navrhovaná ako 3-ramenná (4-ramenná vo výhľade) veľká turbookružná rotorová križovatka s obrysovým priemerom 78,0 m, premennou šírkou jazdného pásu 4,8 m, premennou šírkou prejazdneho ostrovčeka a obrysovým priemerom vnútorného ostrovčeka 28,0 m.

Úprava miestnych komunikácií a ciest nižších tried

Variant 1 (červený) a Variant 2 (modrý)

V rámci navrhovaných variantov juhovýchodného obchvatu mesta Prešov budú upravené všetky cesty III. triedy a obslužné komunikácie v rozsahu potrebnom pre vybudovanie navrhovaných okružných križovatiek.

Úpravy na Limbovej ulici a ceste I/18 budú vykonané v rámci križovatiek OK Limbová a Letisko. Mostné objekty Mostné objekty sú navrhnuté v zmysle STN 73 6201. Nosné konštrukcie sú navrhnuté vzhľadom na druh prekážky, ktorú premostujú ako monolitické rámové zo železobetónu, montované z predpätých tyčových prefabrikátov, monolitické z predpätého betónu a klenbové zo železobetónu. Všetky mostné objekty sa nachádzajú na navrhovanej ceste II. triedy. Mostné objekty premostujú vodné toky, údolia, prístupové cesty a cyklistický chodník. Ich dĺžka je navrhnutá tak, aby bezpečne a efektívne premostili uvedené prekážky.

2. Súvislosť s inými činnosťami

V polohe navrhovaného obchvatu nie je v súčasnosti žiadna komunikácia. Obslužnosť územia zabezpečujú cesty III. tried prepájajúce obce Záborské, Dulová Ves, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Ľubotice, Výšná Šebastová s mestom Prešov. Táto obslužnosť už v súčasnej dobe je nepostačujúca, obmedzuje rozvoj dotknutých obcí, ako aj mesta Prešov. Dopravné zaťaženie medzi obcami sa prenáša do komunikačného systému mesta Prešov. V najbližšej dobe sa predpokladá výstavba obytnej zóny Stavenec (IBV a HBV) pre cca 6000 ľudí, ako aj príchod investora do priemyselného parku Záborské.

3. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Navrhovaný juhovýchodný obchvat mesta Prešov si vyžiada trvalý záber poľnohospodárskej a ostatnej pôdy. Dočasný záber plôch bude prevažne slúžiť výstavbe navrhovanej komunikácie a zariadeniam staveniska. V súčasnosti sa záujmové územie v prevažnej časti využíva na poľnohospodárske účely ako orná pôda. Výstavbou obchvatu nedôjde k zásadnej zmene využitia záujmového územia, územie bude aj naďalej možné využívať na poľnohospodárske účely.

Variant 1 (červený) trvalý záber 25,75 ha, dočasný záber 4,00 ha, dočasný záber do 1 roka 0,98 ha

Variant 2 (modrý) trvalý záber 25,62 ha, dočasný záber 5,00 ha, dočasný záber do 1 roka 0,98 ha,

Herlianska ulica – dočasný záber 2,00 ha, dočasný záber do 1 roka 0,10 ha

Na dotknutých pozemkoch v rámci dočasne zabratých plôch, ktoré budú slúžiť pre účely stavby, bude vo vyšších stupňoch PD navrhnutá rekultivácia, a to najmä technická na plochách, kde dôjde k zníženiu hodnoty pôdy. Na rekultiváciu sa použije skrývka kultúrnej vrstvy pôdy z plôch trvalého a dočasného záberu. Rekultivácia bude navrhnutá tak, aby sa plochy po ukončení stavby mohli využívať na pôvodné účely. V rámci orientačnej objektovej skladby je vyčlenený SO 031-00 Spätná rekultivácia dočasných záberov.

Spotreba vody

Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody, napr. pri výrobe betónových zmesí, na kropenie staveniska, čistenie mechanizmov, ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely v rámci stavebných dvorov. Na základe

súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody. Túto problematiku bude riešiť dodávateľ stavby, nepredpokladáme však zásadnú zmenu v súčasnom hospodárení s vodou v širšom dotknutom záujmovom území.

Surovinové zdroje

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo a štrkopiesky pre budovanie podkladových vrstiev a výrobu betónu, asfalt na stavbu vozoviek, cement na betón, oceľ na výrobu výstuže, oceľových mostov, zvodidiel a pod. a ďalšie materiály na výrobu súčastí objektov cesty, ako napr. rôzne plasty a pod. Ich presné druhy a množstvá budú špecifikované na úrovni realizačných projektov.

Predbežný objem zemných prác jednotlivých variantov navrhovaného juhovýchodného obchvatu mesta Prešov a ostatných súvisiacich komunikácií je stanovený na základe jeho priestorovej polohy, situovania oporných a zárubných múrov, ale aj mostných objektov. Vzhľadom na geologickú stavbu územia s predpokladanými nevhodnými zeminami sa uvažuje s úpravou podlažia násypového telesa a použitím ťažkého lomového kameňa a geodosky z vrstvy štrkodrviny a štrkodrviny na zabudovanie do násypu ako materiál „vylepšujúcej“ vrstvy násypu pri striedaní vhodných a nevhodných zemín z trasy cesty upravených vápnením.

Predbežná bilancia surovinových zdrojov

Variant 1 (červený): násyp 200 554m², výkop 242 256 m², sanácia podlažia 60 000 m², vozovka 99 800 m²

Variant 2 (modrý): násyp 278 990 m², výkop 261 085m², sanácia podlažia 60 000 m², vozovka 94 300 m²,

Herlianska ulica: vozovka 14 200 m²

Energetické zdroje

Zásobovanie elektrickou energiou počas realizácie navrhovanej činnosti bude zabezpečené z existujúcej rozvodnej siete. Potreba elektrickej energie sa kumuluje predovšetkým do priestorov stavebných dvorov. Podrobnejšia špecifikácia potrieb bude súčasťou vyššieho stupňa projektovej dokumentácie.

Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru

Ako prístupové komunikácie k stavenisku budú slúžiť existujúce cesty III. triedy (III/3432; III/3441; III/3442; III/3439; III/3440; III/3446) spolu s ostatnou komunikačnou sieťou v širšom okolí. Predmetná stavba je líniovou stavbou, preto stavebné práce sa môžu rozvinúť na viacerých úsekoch, napr.: - mostné objekty, - križovatky.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého alebo dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Presné výmery zariadení staveniska budú určené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Pre výstavbu navrhovaného juhovýchodného obchvatu mesta Prešov sú stavebné dvory navrhované v priestore v blízkosti mostných objektov. Predpokladané vybavenie zariadení staveniska: • spevnené plochy pre odstavenie vozidiel, • spevnené a odvodnené plochy olejového a naftového hospodárstva s prečistením odpadových vôd v odlučovačoch ropných látok, • uzavreté a chránené priestory pre sklad chemických stavebných látok, spevnené plochy pre uskladnenie stavebných materiálov, • sociálne a hygienické zariadenia, • kancelárske priestory.

Predpokladaný postup prác

Realizácia jednotlivých častí stavby bude prebiehať na základe podrobného harmonogramu postupu prác spracovaného zhotoviteľom stavby. Vzhľadom na situovanie navrhovaných križovatiek na juhovýchodnom obchvate mesta Prešov je možná nasledovná etapizácia výstavby:

1. etapa: úsek od OK (okružná križovatka) Záborské po OK Stavenec,
2. etapa: úsek od OK Stavenec po OK Teriakovce,
3. etapa: úsek od OK Teriakovce po OK Šebastová,
4. etapa: úprava Herlianskej ulice.

V nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie sa určí harmonogram postupu výstavby etáp, na základe ktorého budú začlenené výstavby okružných križovatiek do príslušných etáp.

Na základe navrhovaného technického riešenia jednotlivých častí stavby sa predpokladá nasledujúci postup prác: uvoľnenie staveniska (výrub krovia a stromov, demolácie), vytýčenie podzemných inžinierskych sietí a ich vyznačenie v teréne, preložka a úprava inžinierskych sietí, ktoré sú v kolízii s navrhovanými časťami stavby, odstránenie humóznej skrývky z plôch trvalého a dočasného záberu, hlavné stavebné práce budú pozostávať z

realizácie zemných prác na telese obchvatu, preložky ciest, prístupových ciest a križovatiek, konštrukčných vrstiev vozovky, realizácii mostných objektov, dokončovacie práce (úpravy plôch dočasného záberu, odstránenie zariadení staveniska, bezpečnostná zariadenia, vodorovné a zvislé dopravné značenie).

Nároky na pracovné sily

Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby obchvatu nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl je v značnej miere závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou. V etape prevádzky budú nároky na pracovné sily spojené s údržbou komunikácie, jej technického vybavenia a okolia.

Nároky na zastavané územie

V súčasnosti, na úrovni technickej štúdie, nie sú presne špecifikované objekty určené na asanáciu. Tieto skutočnosti budú špecifikované až vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

4. Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Zdroje znečistenia ovzdušia počas výstavby:

Líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby budú predovšetkým prejazdy ťažkých mechanizmov a stavebné práce, ktoré spôsobia zvýšenú koncentráciu exhalátov a prašnosť na trasách medzi zdrojmi materiálov a aktuálnou lokalitou výstavby. Táto činnosť však bude len dočasná, obmedzená na obdobie výstavby. Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou, a to stavebné dvory, dočasné skládky ornice a pod.. Počas prevádzky Počas prevádzky sa novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia stane juhovýchodný obchvat mesta Prešov. Automobilová doprava je v zmysle zákona č. 146/2023 Z.z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilný zdroj. Doprava je zdrojom najmä škodlivých látok z výfukových plynov cestných vozidiel (NO_x, CO, VOC, SO₂) a najmä tuhých znečisťujúcich látok - prašnosti (tzv. sekundárna), ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednom okolí.

Odpadové vody

Počas výstavby

V procese výstavby obchvatu môžu odpadové vody vzniknúť zo zrážok znečistených pri pohybe automobilov prepravujúcich výkopovú zeminu a stavebný materiál, pri práci stavebných strojov, technologického procesu samotnej výstavby, splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky), podzemnej vody pri hĺbení zárezov v dôsledku drenážneho efektu, čistenia spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, drobných únikov i havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod.. Prípadné odpadové vody z výroby betónu, čistenia automobilov v zariadeniach staveniska budú vypustené do tokov po prečistení v sedimentačných nádržiach na stavenisku. Kvantitatívne a kvalitatívne parametre týchto odpadových vôd nie je možné v súčasnosti kvalifikovane odhadnúť.

Počas prevádzky

Počas prevádzky komunikácie vznikajú odpadové vody z povrchového odtoku z vozovky cesty a všetkých ostatných projektovaných objektov - križovatiek a mostov. Ide o znečistené zrážkové vody v súvislosti s premávkou motorových vozidiel, pričom zdrojom znečistenia môžu byť aj prostriedky používané pri údržbe a značení vozovky, úniky znečisťujúcich aj nebezpečných látok z pohybujúcich sa vozidiel, havarijné úniky z cisterien a palivových nádrží pri dopravných nehodách a pod. (pohonné hmoty, oleje, mazadlá). Nebezpečenstvo znečistenia vôd predstavujú aj odpadové vody zo zimnej údržby vozovky. Miera znečistenia zrážkových vôd z pozemných komunikácií závisí od typu komunikácie a jej dopravného zaťaženia. Navrhovaná cesta II. triedy bude podľa predpokladanej intenzity dopravy v jednotlivých úsekoch v zmysle klasifikácie na posúdenie celkových odtokov z dopravných plôch patriť k úsekom s nízkou (300 – 5000 voz/deň), max. strednou (5000 – 15000 voz/deň) intenzitou dopravy (TP 112 Nakladanie s dažďovými vodami odvádzanými z pozemkov pozemných komunikácií a parkovísk).

Odpady

Počas výstavby

Pri výstavbe juhovýchodného obchvatu mesta Prešov budú vznikať stavebné odpady. Tieto sú v súlade so zákonom NR SR č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (§77) definované ako odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe

stavieb (udržiavacie práce), pri úprave (rekonštrukcii) stavieb alebo odstraňovaní (demolácii) stavieb. Stavebné odpady a odpady z demolácií predstavujú dlhodobu, z hľadiska produkcie odpadov, najvýznamnejší odpadový prúd, ktorý je zároveň špecifický vysokým potenciálom opätovného použitia a recyklácie, vrátane náhrady veľkého množstva primárnych surovín. Novela zákona o odpadoch účinná od 30.6.2022 zaviedla povinnosť recyklovať pri stavbách nad 300 m² najmenej 70% hmotnosti stavebného odpadu, ktorý vzniká pri stavbe, alebo demoláciách. Z

Hluk

Počas výstavby

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 stavebné dvory a samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Počas prevádzky

Automobilová doprava po novovybudovanom obchvate sa stane novým líniovým zdrojom hluku. Výstavbou komunikácie dôjde k prerozdeleniu dopravy medzi pôvodnou cestnou sieťou a juhovýchodným obchvatom v novej polohe. Predpokladá sa, že výstavbou navrhovanej činnosti dôjde k distribúcii hluku z dopravy do širšieho územia aj do lokalít, v ktorých doteraz pôsobenie tohto zdroja hluku nebolo, avšak po uplatnení stavebnotechnických opatrení na zníženie hluku (navrhované protihlukové steny) nebude nedochádzať v skúmanej lokalite k prekročeniu hygienických limitov hladín hluku v denných, večerných a ani v nočných hodinách. Za účelom zhodnotenia hlukových pomerov na trase navrhovanej stavby bola vypracovaná Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022), ktorej výsledky sú prezentované v časti IV.6.1. Vplyvy na obyvateľstvo.

Vibrácie

Počas výstavby

Mechanické kmitanie a otrasy, ktoré sa môžu prenášať do stavebných objektov a obytných budov, sú pri výstavbe vyvolané vonkajšími zdrojmi – stavebnými aktivitami, ako je zakladanie mostov, paženie, vibračné zhutňovanie. Povrchové vrstvy zemskej kôry sa následkom budenia zdrojmi kmitania rozvlnia a vlnenie postupuje v pôdnom masíve všetkými smermi (pozdĺžne a priečne vlnenie). Geologické a pôdno-mechanické pomery majú veľký vplyv na veľkosť odozvy na budenie, ktoré sa šíri pôdou do základov okolitých budov. Základy objektov prenášajú horizontálne, aj vertikálne, seizmické účinky zo základovej dosky do jednotlivých podlaží, pričom je preukázané, že kmitanie vo vyšších podlažiach je vo väčšine prípadov väčšie ako kmitanie základov objektov.

Počas prevádzky

Vzhľadom na vzdialenosť od najbližšej zástavby účinky vibrácií počas prevádzky navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú.

Žiarenie a iné fyzikálne polia, teplo, zápach a iné výstupy

Počas výstavby, ani počas prevádzky juhovýchodného obchvatu mesta Prešov nie je predpoklad vzniku žiarenia a fyzikálnych polí, ktoré by negatívne ovplyvňovali životné prostredie.

Očakávané vyvolané investície

Z dôvodu návrhu juhovýchodného obchvatu mesta Prešov a súvisiacich križovatiek bude nutné zasiahnuť do existujúceho komunikačného systému v danom okolí. Pri návrhu trasy boli zasiahnuté viaceré cesty III. tried (III/3445 pri Petrovanoch, III/3446 pri Záborskom, III/3440 pri obci Dulova Ves, III/3441 pri obci Ruská Nová Ves, III/3442 pri obci Teriakovce, III/3439 pri mestskej časti Šalgovík, a ceste III/3432 pri obci Vyšná Šebastová). Rovnako boli návrhom zasiahnuté miestne komunikácie a prístupové komunikácie na pozemky. Výstavba juhovýchodného obchvatu si vyžiada aj zásah do existujúcich inžinierskych sietí a vodných tokov SO 371-00 až 378-00 (Delňa, bezmenný potok, Soľný potok, Solivarka, Baracký potok, Šalgovický potok, Bánovecký potok a Šebastovka) v záujmovom území stavby. Všetky inžinierske siete, ktoré sú v kolízii s navrhovaným obchvatom a súvisiacimi časťami stavby, budú na náklady stavebníka preložené do nových trás, resp. upravené tak, aby neboli v kolízii s upravovanými komunikáciami a budú odovzdané do správy jestvujúcim vlastníkom, resp. správcom. V rámci stavby je potrebné upraviť alebo preložiť tieto inžinierske siete: - SO 501-00 Ochrana vodovodu Starina, - SO 601-00 Preložka VVN-110 kV, - SO 610-00 Preložka VN-22 kV, - SO 620-00 Preložka verejného osvetlenia, - SO 635-00 NN prípojka, - SO 650-00 Preložka Telekom káblov ST, - SO 660-00 Preložka optického

kábla Orange, - SO 701-00 Preložka plynovodu. Inžinierske siete budú upravené len v minimálnom potrebnom rozsahu.

Medzi vyvolané investície stavby patrí aj výstavba protihlukových stien na ochranu obyvateľov pred nadmerným hlukom počas prevádzky komunikácie – pri variante 1 (červený) bolo navrhnutých celkovo 1 474 m/3,0 m a pri variante 2 (modrý) 1 174 m/3,0 m.

5. Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva

Vplyv výstavby a prevádzky juhovýchodného obchvatu sa môže prejavovať vo forme zvýšenej hlučnosti, zvýšenou produkciou emisií z dopravy, zmenou organizácie dopravy a celkovým ovplyvnením pohody a kvality života obyvateľov. Proti negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti sú navrhnuté opatrenia (viď kap. IV.10.). Pozitívom bude bezpečnejšie a plynulejšie napojenie dotknutých obcí na existujúcu komunikačnú sieť a odľahčenie intravilánov obcí v dôsledku zahusťujúcej sa výstavby (IBV a HBV Stavenec (pre cca 6000 ľudí); zástavba medzi Šalgovíkom a Teriakovcami; IBV v jednotlivých obciach), ako aj príchodu nového investora do priemyselného parku Záborské (ktorý má zamestnať cca 4000 ľudí).

Počas výstavby

Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Vzniká nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných predovšetkým výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, výbušninami a pod.. Riziká sú obdobné ako pri každej stavebnej činnosti. Bezpečnosť zamestnancov je povinný zabezpečiť zhotoviteľ v súlade s platnou legislatívou. Pri prevádzke, údržbe a oprave zariadení a rozvodov je potrebné dodržiavať ustanovenia príslušných noriem a bezpečnostných predpisov a vyhlášok pre rozvody jednotlivých médií. Výstavba komunikácie bude realizovaná vo vyhradenom priestore a čase obmedzenom na obdobie výstavby, nepredpokladá sa vznik reálnych zdravotných rizík, ani iných dôsledkov na obyvateľstvo dotknutých obcí.

Počas prevádzky

Pre hodnotenie vplyvov na zdravie obyvateľov sú východiskovým podkladom Emisná štúdia (Dopravoprojekt a.s. Bratislava, 09/2022) a Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s. Bratislava, 09/2022) a opatrenia vyplývajúce z nich, ktoré boli podkladom pre vypracovanie zámeru. Podrobnejší popis je v kapitole III. Význam a vlastnosti očakávaných vplyvov, Vplyvy na obyvateľstvo, tohto rozhodnutia.

6. Ovplyvňovanie pohody života

Zachovanie pohody bývania je z veľkej časti podmienené naplnením požiadaviek urbanistických, architektonických, životného prostredia, hygienických, veterinárnych, ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany pamiatok, požiarnej bezpečnosti, civilnej ochrany, požiadaviek na denné osvetlenie a preslnenie. Negatívne vplyvy, ktoré sa vyskytujú v čase výstavby sú dočasného charakteru. Prejavujú sa len v rámci riešeného územia výstavby komunikácie, pričom neprekročia rámce stanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia. OÚ Prešov sa zaoberal pri hodnotení zachovania pohody života zmenou hlukových pomerov dotknutého územia zo zvýšenej dopravy a zmenou dopravného zaťaženia dotknutého územia. Na elimináciu alebo zmiernenie vplyvu zvýšenej hlučnosti vo vzťahu k obyvateľom blízkych obcí navrhovateľ sa v zámere uvádza, že vyvolanou investíciou je výstavba protihlukových stien na ochranu obyvateľov pred nadmerným hlukom počas prevádzky komunikácie – pri variante 1 (červený) bolo navrhnutých celkovo 1 474 m/3,0 m a pri variante 2 (modrý) 1 174 m/3,0 m. Proti negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti sú navrhnuté opatrenia (viď kap. IV.10. zámeru) a podmienky uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

7. Celkové znečisťovanie alebo znehodnocovanie prostredia vrátane ovplyvňovania biodiverzity

Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky. Ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť, povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, t.j. možnosťou priameho vniknutia kontaminantov do tokov. V tejto súvislosti sú viac zraniteľné vodné toky s malými prietokmi, kde možno predpokladať malé riedenie a splavením rozrušenej zeminy môže dôjsť k čiastočnému ovplyvneniu režimu potokov kolmatáciou koryta ílovitými časticami. V rámci juhovýchodného obchvatu mesta Prešov sa navrhujú nasledovné stavebné objekty úprav vodných tokov na toku: Delňa, bezmennom vodnom toku, Soľný potok,

Solivarka, Baracký potok, Šalgovický potok, Bánovecký potok, Šebastovka. Z pohľadu križovania vodných tokoch navrhovanými mostnými objektami bola plocha mostov pri variante 1 (červený) vyčíslená na 3 178,20 m² a pri variante 2 (modrý) na 5 271,50 m². K možnému ovplyvneniu kvality podzemných vôd môže dôjsť najmä pri hĺbkovom zakladaní mostných objektov. Pri súčasnom poznaní technického riešenia nevieme určiť ako sa budú navrhované mostné objekty zakladat'. V rámci juhovýchodného obchvatu mesta Prešov sa predpokladá výstavba 11 Z pohľadu vplyvov na povrchovú a podzemnú vodu sú oba varianty porovnateľné, avšak z hľadiska križovania vodných tokov mostnými objektami hodnotíme variant 1 (červený) ako lepšie riešenie oproti variantu 2 (modrý), nakoľko plocha križujúcich mostných objektov je o 2 093,30 m² menšia.

Z hľadiska vplyvu na pôdy hodnotíme oba varianty ako rovnocenné, nakoľko rozdiel v záberoch je zanedbateľný.

Stavba sa realizuje v území s I. stupňom ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Dotknuté územie patrí do pôsobnosti ŠOP SR, RCOP Prešov. K zásahu do chránených území, či už zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, alebo sústavy území Natura 2000, nedochádza. Počas spracovania technickej štúdie nebol v teréne zmapovaný výskyt biotopov európskeho a národného významu, čo nemožno na základe súčasného stupňa poznania vylúčiť. Dokumentácia D.2 Inžiniersko-geologická štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) potvrdila na viacerých miestach výskyt zamokrených a močaristých miest s lokálnymi vývermi podzemnej vody. Zároveň trasa obchvatu prekleňuje viaceré vodné toky. Predbežným skúmaním súčasného stavu neboli v riešenom území identifikované mokrade patriace do zoznamu medzinárodne, regionálne, či lokálne významných mokradí Slovenska. Z hľadiska vplyvu na chránené územia hodnotíme oba varianty ako rovnocenné.

Priechodnosť trás juhovýchodného obchvatu mesta Prešov je pri oboch variantných riešeniach porovnateľne zabezpečená mostnými objektmi a priepustmi. Vzhľadom na to, že preložka cesty je navrhovaná v území s prevahou ornej pôdy bez výskytu trvalých trávnych porastov, je vo vzťahu k ÚSES najzávažnejším negatívnym zásahom likvidácia plôch s nelesnou drevinnou vegetáciou, ktorá sa v súčasnej dobe poznania nevie vyčíslit'. Z hľadiska vplyvu na migračný potenciál územia hodnotíme oba varianty ako rovnocenné.

K opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na objektoch obchvatu ako sú násypové a zárezové svahy a vnútrokrižovatkové priestory. Výber druhovej skladby stromov a krov sa odporúča orientovať na pôvodné typické druhy dotknutého územia. Vegetačné úpravy plnia aj iné dôležité funkcie, medzi nimi najmä funkciu stabilizačnú proti vodnej a veternej erózii svahov, vegetačné úpravy cesty sú preto z technického hľadiska veľmi potrebné. Nepriaznivý vizuálny efekt cesty ako líniovej stavby sa zmierňuje jej citlivým zakomponovaním do prostredia. Možno pri tom využiť aj návrhy z územnoplánovacej dokumentácie, kde sa popri línii cesty navrhuje pás izolačnej zelene tvorenej vhodnými druhmi stromov a kríkov.

Počas výstavby v posudzovanom úseku dôjde k zásahom do regionálneho biokoridoru RBk Delňa a viacerých lokálnych biokoridorov (križované vodné toky), čo sa prejaví predovšetkým odstránením porastov a úpravou korýt vodných tokov. Ide skôr o nepriame vplyvy, ktoré budú ovplyvňovať kvalitu biokoridorov. Priame vplyvy na biotu (terestrické druhy) budú eliminované zachovaním pôvodnej migračnej trasy údolím vodných tokov v trase komunikácie, resp. jej brehovými porastmi. K ovplyvneniu biokoridorov príde aj počas prevádzky komunikácie v danom úseku, pretože vo voľnej krajine sa postaví nová bariéra. Avšak po výstavbe obchvatu bude priechodnosť dotknutého územia zabezpečená technickým riešením mostných objektov a priepustov. Taktiež výsadba sprievodnej zelene na telese komunikácie pomôže eliminovať negatívny dopad stavby, nakoľko poskytne možnosť úkrytu, či oddychu pre migrujúce živočíchy. Vzhľadom na rozsahom malé krajinné segmenty, ktoré majú málo významné postavenie v okolitej krajine z biotického hľadiska nepredpokladáme iné formy vplyvu.

8. Riziko nehôd s prihliadnutím na použité látky a technológie, ako aj ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Za dodržania všetkých prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov, by malo byť eliminované riziko posudzovanej činnosti počas výstavby a následnej prevádzky. Projekt organizácie výstavby navrhovanej činnosti bude zohľadňovať všetky možné riziká v súvislosti so stavebnými prácami, budú v ňom zahrnuté všetky bezpečnostné normy, požiadavky a predpisy. Dodávateľ stavby sa bude riadiť okrem iného Nariadením vlády SR č. 510/2001 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko.

Na základe analýzy predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti nie je možné vylúčiť určité riziká (zdravotné, bezpečnostné, environmentálne) spojené s prevádzkou navrhovanej činnosti. Ide o riziká vyvolané súvisiacimi (technologická havária, poruchy alebo havárie inžinierskych sietí a pod.) alebo nesúvisiacimi (seizmické, klimatické, katastrofické) faktormi.

Samotná výstavba a prevádzka ciest 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. Čo sa týka rizík klimatických zmien, v záujmovom území môžu nastať hydrometeorologické extrémny, ako sú privalové zrážky a búrky s následným vznikom povodňových situácií, či už na lokálnej alebo na regionálnej úrovni. Za rizikové technické prvky dopravnej infraštruktúry z hľadiska stavebno-technického riešenia sú považované odvodňovacie a kanalizačné sústavy, priepusty, mosty a časti ciest v blízkosti vodných tokov. Najvyššie úhrny zrážok a s nimi spojené zvýšené hladiny vodných tokov môžu nastať v priebehu celého roka, nielen v jarných mesiacoch. V letných mesiacoch je nutné počítať s dlhotrvajúcim obdobím sucha a horúčav, kedy sa predpokladá ďalší nárast maximálnych ročných teplôt o 2 - 4 °C. V zimnom období sa môžu v budúcnosti kvôli klimatickým zmenám objaviť iné extrémne prejavy počasia (snehová kalamita, poľadovica, hmla). Z hľadiska bezpečnosti dopravy môžu extrémne prejavy počasia (privalové dažde, hmla, poľadovica) viesť k zníženej viditeľnosti a vzniku nebezpečných a kolíznych dopravných situácií. Všetky uvedené extrémny predstavujú určité riziká ako v priebehu výstavby, tak pri samotnej prevádzke komunikácie. Stavebné dielo môže byť teda ohrozené najmä privalovými dažďami, kedy môže dôjsť k zaplaveniu komunikácie zrážkovou vodou (strata priľnavosti pneumatiky k povrchu vozovky). Pri privalových dažďoch je v cestnej 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 horúčavách vedie k častejšej nehodovosti a poškodzovaniu stavu vozovky a jej okolia.

II. Miesto vykonávania navrhovanej činnosti

1. Súčasný stav využitia územia

V polohe navrhovaného obchvatu nie je v súčasnosti žiadna komunikácia. V súčasnosti je územie určené pre situovanie juhovýchodného obchvatu mesta Prešov zväčša poľnohospodársky využívané (polia, lúky, pastviny). Zastavané územie obcí sa snaží trasa obchvatu obísť, aj keď v priestore medzi Šalgovíkom a Teriakovcami je to v dôsledku rýchlo sa rozvíjajúcej zástavby značne obtiažne.

2. Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Navrhovaná stavba Juhovýchodný obchvat mesta Prešov – cesta II. triedy je lokalizovaná v Prešovskom samosprávnom kraji, okrese Prešov a k.ú. Záborské, Dulová Ves, Solivar, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Šalgovík, Ľubotice, Nižná Šebastová, Vyšná Šebastová. Nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou je Územný plán veľkého územného celku Prešovského samosprávneho kraja. Navrhovaná stavba je v súlade so záväznou časťou Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja, územnými plánmi dotknutých obcí okrem obce Teriakovce. Na základe podmienky uvedenej vo výroku tohto rozhodnutia bude trasovanie upravené v zmysle platného územného plánu obce Teriakovce.

3. Relatívny dostatok, kvalita a regeneračné schopnosti prírodných zdrojov v dotknutej oblasti a v horninovom prostredí

Navrhované varianty juhovýchodného obchvatu mesta Prešov sú vedené v území s vývojom plošne rozsiahlych a mohutných prolúviálnych kužeľov potokov Delňa a Šebastovka s niekoľko metrovými akumuláciami kamenitých a balvanitých andezitových štrkov. Štrky predstavujú únosnú a málo stlačiteľnú základovú zeminu. Obidva varianty sú však trasované v približne rovnakých prírodných pomeroch, s porovnateľnými inžinierskogeologickými, hydrogeologickými a geotechnickými pomermi.

Bilancia zemín Predbežný objem zemných prác jednotlivých variantov navrhovaného juhovýchodného obchvatu mesta Prešov a ostatných súvisiacich komunikácií je stanovený na základe jeho priestorovej polohy, situovania oporných a zárubných múrov, ale aj mostných objektov. Vzhľadom na geologickú stavbu územia s predpokladanými nevhodnými zeminami sa uvažuje s úpravou podlažia násypového telesa a použitím ťažkého lomového kameňa a geodosky z vrstvy štrkodrviny a štrkodrviny na zabudovanie do násypu ako materiál „vylepšujúcej“ vrstvy násypu pri striedaní vhodných a nevhodných zemín z trasy cesty upravených vápnením. Variant I (červený) Celkovo je pre stavbu potrebné doviest' 200 554 m³ násypového materiálu. Objem výkopu v rámci celej stavby predstavuje 242

256 m³. Na sanáciu podlažia je potrebných 60 000 m³ materiálu. Variant 2 (modrý) Celkovo je pre stavbu potrebné doviesť 278 990 m³ násypového materiálu. Objem výkopu v rámci celej stavby predstavuje 261 085 m³. Na sanáciu podlažia je potrebných 60 000 m³ materiálu. Z pohľadu bilancie zemín ako priaznivejší variant hodnotíme variant 1 (červený) vzhľadom na menšiu predbežnú potrebu násypového materiálu, a taktiež menší objem výkopu.

Navrhovaná trasa obchvatu je v obdivoch variantoch naplánovaná v blízkosti hraníc chráneného ložiskového územia „Prešov“, ktorým sa zabezpečuje ochrana výhradného ložiska kamennej soli proti znemožneniu alebo sťaženiu jeho dobývania. Trasy variantných riešení obchvatu spolu s ochranným pásmom cesty nezasahujú do hraníc chráneného ložiskového územia „Prešov“.

III. Význam a vlastnosti očakávaných vplyvov

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo sa hodnotili najmä prostredníctvom pôsobenia hluku a emisií škodlivých látok z dopravy na obyvateľstvo v blízkosti navrhovaného riešenia stavby. Znečistenie ovzdušia Doprava je významným zdrojom znečistenia ovzdušia. Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO₂, H₂O) znečisťujúce látky ako oxid uhoľnatý, uhl'ovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhl'ovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky.

Najviac nebezpečná je koncentrácia NO_x, CO a C_xH_x v ovzduší, ktorá je spôsobovaná motorovými vozidlami a u nás je výlučne určenou emisiou výfukových plynov benzínových motorov osobných automobilov a naftových nákladných automobilov.

Počas výstavby

V procese výstavby sa pri líniových stavbách predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Bude potrebné udržiavať prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť pre staveniskovú dopravu, v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší, presahujúcich povolené limity. Zhotoviteľ stavby musí postupovať podľa bezpečnostných štandardov, plánu organizácie výstavby a príslušných predpisov, aby dôsledne pristupoval k obmedzeniu prašnosti. (v rozsahu manipulačných plôch ide najmä o vlhčenie, čistenie, kropenie...).

Počas prevádzky

Počas prevádzky bude vybudovaný juhovýchodný obchvat mesta Prešov novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia. Pre zistenie príspevku emisií z dopravy bola vypracovaná emisná štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022).

Prípustné hodnoty škodlivín v ovzduší sú stanovené vyhláškou č. 250/2023 Ministerstva životného prostredia o kvalite ovzdušia.

Podľa predbežných odhadov na základe modelových výpočtov podobných stavieb za podobných podmienok v časových horizontoch 5, 10 a 20 rokov od uvedenia do prevádzky nedochádza ani pri nepriaznivých rozptylových situáciách k prekročeniu príslušných imisných limitov pre oxid uhoľnatý a oxid dusičitý. Projektovaný úsek obchvatu a jeho privádzača je vedený prevažne mimo obytných zón. Jeho realizáciou poklesne významne zaťaženosť na vnútorných komunikáciách mesta Prešov a táto skutočnosť okrem zvýšenia bezpečnosti obyvateľov, zníženia hlučnosti a sekundárnu prašnosť má za následok pokles priemerných koncentrácií znečisťujúcich látok cca o 25 % a krátkodobých koncentrácií až o 40%. V exhalačnej štúdii pre dokumentáciu technickej štúdie juhovýchodný obchvat mesta Prešov – cesta II. triedy bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území pre oba varianty (variant 1 (červený) a variant 2 (modrý)). Z výpočtov vyplýva, že obyvatelia dotknutých obcí nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. V čase spracovania emisnej štúdie neboli zistené žiadne zámery, ktoré by ovplyvnili uvedenú predikciu škodlivín. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obyvateľom a k príslušnému životnému prostrediu prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko. V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že vedenie trasy v oboch variantoch bude spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy a nie je potrebný návrh opatrení.

Hluk

Počas výstavby

V etape výstavby budú nasadené rôzne zemné stroje a mechanizmy – rýpadlá, buldozéry, vyrovnávače, nákladné terénne automobily, nakladače, zhutňovacie stroje a pod.. Je všeobecne známe, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk má výrazne premenný, alebo až prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej operácie a od bezprostrednej práve realizovanej technológie, napr. bagrovanie, sypanie štrku, pluhovanie, zhutňovanie, nakladanie a pod. Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz.

Hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku. V štádiu spracovania štúdie nie je možné uviesť presné typy nákladných vozidiel, stavebných strojov a ďalších zariadení, ktoré budú zdrojom hluku na tejto stavbe. Dodávateľ stavby je povinný riadiť sa zákonnými odporúčaniami pre spôsobilý technický stav všetkých stavebných zariadení. Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, kde sa v jej prílohe v článku 1.7 konštatuje:

V pracovných dňoch od 7,00 do 21,00 h a v sobotu od 8,00 do 13,00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk – zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7,00 – 21,00 ,

počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8,00 – 13,00 ,

stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku z tab. 1 pre hluk z iných zdrojov.

V súvislosti s novelou legislatívy o odpadoch a s povinnosťou pôvodcu odpadu počas výstavby maximálne zhodnocovať stavebné odpady a odpady z demolácií, je potrebné počítať aj s využitím mobilných recyklačných jednotiek, pre ktoré prevádzkovatelia musia preukazovať plnenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí v súlade s osobitným predpisom (Vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 549/2007 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí) a všeobecných technických požiadaviek a podmienok prevádzkovania stacionárnych zdrojov emitujúcich tuhé znečisťujúce látky v súlade s osobitným predpisom (t.j. prílohe č.8 k vyhláške MŽP SR č. 248/2023 Z. z., o požiadavkách na stacionárne zdroje znečistenia.). Hluk zo základných zemných prác, ale aj stavby objektov, je dočasný a je obmedzený na obdobie výstavby. Pri výstavbe líniovej stavby sa lokalita staveniska postupne presúva, a tak sa presúva aj zdroj hluku z uvedených ťažkých mechanizmov. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením prác v nočných hodinách a dňoch pracovného voľna je možné negatívny účinok hluku minimalizovať na únosnú mieru. Počas prevádzky Trasa navrhovanej stavby predstavuje juhovýchodný obchvat mesta Prešov, ktorého primárnym účelom je odvieť dopravu, a s tým súvisiaci negatívne javy (hluk, emisie) na novú komunikáciu – cestu II. triedy, čím dôjde k odľahčeniu súčasnej cestnej siete (Švábska ulica, Solivarská, Arm. Gen. L. Svobodu, Kysucká, Zlatobanská) od intenzívnej premávky a k zníženiu emisií hluku a škodlivých látok znečisťujúcich ovzdušie. Zároveň však vzniká nový líniový zdroj hluku v novej polohe. Hodnoteniu emisií hluku z dopravy po navrhovanej komunikácii sa venovala Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022).

Posúdenie hlukového zaťaženia na navrhovanej trase Juhovýchodný obchvat mesta Prešov – cesta II. triedy pre rok 2040 s návrhom stavebno-technických opatrení na zníženie úrovni hluku:

Variant 1 (červený)

Z posúdenia navrhovaného stavu, vstupných údajov a grafických výstupov modelového hlukového zaťaženia pre rok 2040 vyplýva, že: • rozhodujúcim líniovým zdrojom hluku v riešenom území je navrhovaný juhovýchodný obchvat

mesta Prešov, • nárastom dopravy v ďalších rokoch bude stúpať aj zaťaženie hlukom v dotknutom území, • v rámci stavebnotechnických opatrení bolo navrhnutých celkovo 1 474 m protihlukových stien o výške 3,0 m, • po uplatnení stavebnotechnických opatrení na zníženie hluku (navrhované protihlukové steny) nedochádza v riešenej lokalite k prekročeniu hygienických limitov hladín hluku v denných, večerných a ani v nočných hodinách.

Variant 2 (modrý)

Z posúdenia navrhovaného stavu, vstupných údajov a grafických výstupov modelového hlukového zaťaženia pre rok 2040 vyplýva, že:

- rozhodujúcim líniovým zdrojom hluku v riešenom území je navrhovaný juhovýchodný obchvat mesta Prešov,
- nárastom dopravy v ďalších rokoch bude stúpať aj zaťaženie hlukom v dotknutom území, • v rámci stavebnotechnických opatrení bolo navrhnutých celkovo 1 174 m protihlukových stien o výške 3,0 m, • po uplatnení stavebnotechnických opatrení na zníženie hluku (navrhované protihlukové steny) nedochádza v riešenej lokalite k prekročeniu hygienických limitov hladín hluku v denných, večerných a ani v nočných hodinách.

Na základe predikovaných výsledkov hluková štúdia odporúča výstavbu navrhovaného juhovýchodného obchvatu mesta Prešov – cesta II. triedy. V súčasnosti je pri dotknutom komunikačnom systéme v Prešove prekročená povolená úroveň hluku. Preto je nevyhnutné znížiť dopravné zaťaženie na existujúcej cestnej sieti a zlepšiť dopravnú obsluhu územia. Ako východisko sa javí vybudovanie navrhovanej komunikácie, ktorej trasa bude vedená mimo zastavané územia dotknutých obcí a mesta Prešov. Pri uplatnení stavebnotechnických opatrení na zníženie hladín hluku sú pri oboch navrhovaných variantoch dodržané povolené hygienické limity v okolí cesty. Pri variante 2 (modrý) je navrhnutých o 300 m menej protihlukových stien, čo znamená, že poloha cesty je navrhnutá priaznivejšie voči budúcej zástavbe, nakoľko vyžaduje menej protihlukových opatrení.

Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery

Vlastnosti geologického prostredia a geodynamické javy majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. Zo záverov D.2 Inžinierskogeologickej štúdie (TŠ, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) na základe prehodnotených inžinierskogeologických, hydrogeologických, stabilitných pomerov a legislatívnych rizík vyplývajú skutočnosti:

Navrhované varianty juhovýchodného obchvatu mesta Prešov sú vedené v území s vývojom plošne rozsiahlych a mohutných proluviálnych kužeľov potokov Delňa a Šbastovka s niekoľko metrovými akumuláciami kamenitých a balvanitých andezitových štrkov. Štrky predstavujú únosnú a málo stlačiteľnú základovú zeminu. Obe varianty sú však trasované v približne rovnakých prírodných pomeroch, s porovnateľnými inžinierskogeologickými, hydrogeologickými a geotechnickými pomermi.

Z hľadiska ochrany nerastného bohatstva, ochrany kvality horninového prostredia a reliéfu sa podľa predbežných poznatkov v dotknutom území ako problémové územia javia: - územia vyhlásených dobývacích priestorov v blízkosti trasy obchvatu, - poddolované územia po ukončenej ťažbe soli - v centrálnej časti dobývacieho priestoru ložiska soli Prešov I - Solivary došlo k najväčším deformáciám terénu v smere SV–JZ, kde boli namerané poklesy od 20 mm do 650 mm. V priečnom profile SZ – JV smeru boli namerané poklesy od 200 mm do 700 mm. Smerom ku okraju dobývacieho priestoru poklesy povrchu terénu vyznievajú. - územia ohrozované výraznou vodnou eróziou, spôsobenou geologickou stavbou územia, - zosuvné územia nachádzajúce sa v trase, resp. bezprostrednej blízkosti navrhovanej trasy obchvatu (overené zosuvy plošného a frontálneho tvaru, podľa aktivity zaradené medzi potenciálne a aktívne formy zosúvania - v doline Slaného potoka, nad nivou Barackého potoka, výraznejšie prejavy zosúvania boli zaregistrované na protiľahlých svahoch hlbšie zarezaných údolí Šalgovickeho a Ľubotického potoka a dvoch menších bezmenných potokov juhozápadne od Vyšnej Šbastovej. Aktívne a potenciálne, plošné a frontálne zosuvy západne od Teriakoviec), - priesaky podzemnej vody na svahoch a zamokrené úvaliny, - zamokrené až močaristé miesta terénnych depresí, resp. jazierka. Vzhľadom na vzájomnú blízkosť navrhovaných variantov sú oba varianty porovnateľné, nakoľko sú trasované v približne rovnakých prírodných pomeroch, s podobnými inžinierskogeologickými, hydrogeologickými a geotechnickými pomermi. Ako mierne priaznivejší variant hodnotíme variant 1 (červený) vzhľadom na menšie terénne zásahy do existujúceho územia.

Vplyvy na kvalitu ovzdušia a miestnu klímu

Počas výstavby

Produkcia emisií z osobnej dopravy postupne znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO₂ pre nové osobné automobily a pod.), podiel emisií z nákladnej dopravy rastie. Výstavba a prevádzka obchvatu bude mať vplyv na ovzdušie a lokálnu klímu dotknutého územia, a to: - zmenou odtokových

pomerov, - zrýchlením výparu zrážkových vôd, - prehrievaním telesa komunikácie, - zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby. Výstavbou obchvatu sa zvýši podiel spevnených plôch v krajine na úkor poľnohospodárskej pôdy. To má vo všeobecnosti za následok zvýšenie odtoku vody z krajiny znemožnením vsakovania vody.

Počas prevádzky

Produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Výstavba novej komunikácie v novej polohe znamená presun znečistenia ovzdušia z dopravy z lokalít husto obývaných obyvateľstvom do voľnej krajiny. Z hľadiska obyvateľstva je to priaznivejšie, ale z hľadiska krajiny, vegetácie a živočíšstva to znamená distribúciu znečistenia do širšieho územia a do častí, v ktorých sa takýto druh znečistenia dovtedy nevyskytoval. Výpočtom v emisnej štúdii bolo preukázané, že počas prevádzky preložky cesty budú emisie škodlivých látok, vzhľadom na nízku predpokladanú intenzitu dopravy, nízke a nebudú prekračovať povolené hygienické limity.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Počas výstavby cesty budú vodné toky ovplyvnené najmä: - likvidáciou brehových porastov a spevnením brehov z dôvodu stabilizácie brehov a ochrany mostných objektov, - ohrozením kvality vody počas výstavby havarijnými únikmi nebezpečných látok napr. pri poruchách a haváriách mechanizmov a pod., - trasa variantu 2 (modrého) prechádza v tesnej blízkosti pramennej oblasti Ortáškeho potoka Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky. V rámci juhovýchodného obchvatu mesta Prešov sa navrhujú nasledovné stavebné objekty úprav vodných tokov: - 371-00 Úprava vodného toku Delňa, - 372-00 Úprava bežného vodného toku, - 373-00 Úprava vodného toku Solný potok, - 374-00 Úprava vodného toku Solivarka, - 375-00 Úprava vodného toku Baracký potok, - 376-00 Úprava vodného toku Šalgovický potok, - 377-00 Úprava vodného toku Bánovecký potok, - 378-00 Úprava vodného toku Šebastovka. Úpravy vodných tokov sú uvažované len z dôvodu nevyhnutnej ochrany technických prvkov mostných objektov. Preložky vodných tokov do novej polohy sa nepredpokladajú. Z pohľadu križovania vodných tokov navrhovanými mostnými objektami bola plocha mostov pri variante 1 (červený) vyčíslená na 3 178,20 m² a pri variante 2 (modrý) na 5 271,50 m².

Pri vodných tokoch s vysokými prietokmi nie je riziko znečistenia také veľké, potrebná je však maximálna opatrnosť pri výstavbe a zhotoviteľ musí mať pripravený havarijný plán pre prípad mimoriadneho zhoršenia kvality vôd vypracovaný v súlade s vyhláškou 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 schválený Inšpekciou životného prostredia.

K možnému ovplyvneniu kvality podzemných vôd môže dôjsť aj pri hĺbkovom zakladaní mostných objektov. Pri súčasnom poznaní technického riešenia nevieme určiť ako sa budú navrhované mostné objekty zakladať.

Pri dodržaní technologických postupov bude ovplyvnenie kvality podzemných vôd pri výstavbe mostov iba dočasné a kvalitatívne zanedbateľné (krátkodobý a kvantitatívne malý únik vôd znečistených cementom pri betonáži do podzemných vôd). Vzhľadom na zloženie horninového prostredia a rozsah zásahov nie je predpoklad ovplyvnenia prúdenia podzemných vôd v území. Z pohľadu vplyvov na povrchovú a podzemnú vodu sú oba varianty porovnateľné. Z hľadiska križovania vodných tokov mostnými objektami hodnotíme variant 1 (červený) ako lepšie riešenie oproti variantu 2 (modrý), nakoľko trasou červeného variantu nedochádza k narušeniu pramennej oblasti Ortáškeho potoka a plocha križujúcich mostných objektov je v červenom variante o 2093,30 m² menšia.

Vplyvy na pôdu

Počas výstavby

Najzávažnejším vplyvom navrhovanej stavby na pôdu je jej trvalý a dočasný záber pod objekty stavby, ktorým dochádza k likvidácii a zníženiu kvality jej pôdnych vlastností. Ďalším vplyvom je rozdelenie plôch na menšie pozemky s často nevhodným tvarom, ktoré sú horšie obrábatel'né. Poľné cesty, ktoré budú prerušené stavbou, budú nahradené preložkami tak, aby bol umožnený prístup na všetky obhospodarované plochy. Navrhovaný juhovýchodný obchvat mesta Prešov si vyžiada trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a ostatných plôch. Dočasný záber plôch bude prevažne slúžiť výstavbe navrhovanej komunikácie a zariadeniam staveniska.

V priebehu výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd nachádzajúcich sa v blízkosti telesa komunikácie, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch : - fyzikálna degradácia (vodná erózia, veterná erózia a zhutnenie – kompakcia pôdneho profilu), - chemická degradácia (acidifikácia a znečistenie), biologická

degradácia (na území SR sa málo vyskytuje, procesy ohrozujúce biologické vlastnosti pôdy, hlavne obsah a formy organickej hmoty – humusu a diverzitu pôdných organizmov).

Počas prevádzky navrhovanej stavby v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojenej s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné tieto pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia). Zároveň počas prevádzky cesty bude vplyvom ukladania emisií z dopravy v bezprostrednom okolí cesty dochádzať k intoxikácii pôdy zložkami výfukových spodín, najmä acidifikačnými oxidmi dusíka (NO_x), ale aj polycyklickými aromatickými uhl'ovodíkmi (PAU), ktoré sú produktmi spaľovania v dieselových motoroch. V prípade výfukových spodín je možná intoxikácia humusového horizontu pôd až do vzdialenosti 100 m od zdroja. Z pohľadu vplyvov na pôdu hodnotíme oba varianty ako rovnocenné, nakoľko rozdiel medzi predpokladanými zábermi plôch je minimálny.

Vplyvy na biotu

Stavba sa realizuje v území s 1. stupňom ochrany (všeobecná ochrana) v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Dotknuté územie patrí do pôsobnosti RCOP Prešov. Rizikové faktory pre biotu možno definovať: - fragmentácia územia a biotopov telesom komunikácie, - zásah a narušenie existujúcich biokoridorov, - zmena hydrických pomerov a s tým spojený zánik biotopov, - degradácia pobrežných ekosystémov, šírenie nepôvodných (invázných druhov), miestna ruderalizácia a synantropizácia, - zmena krajinnej scenérie, - ohrozenie stability a potenciálu biocenóz. Dokumentácia D.2 Inžiniersko-geologická štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) potvrdila na viacerých miestach výskyt zamokrených a močaristých miest s lokálnymi vývermi podzemnej vody. Zároveň trasa obchvatu prekleňuje viaceré vodné toky. Predbežným skúmaním súčasného stavu neboli v riešenom území identifikované mokrade patriace do zoznamu medzinárodne, regionálne, či lokálne významných mokradí Slovenska.

Počas spracovania technickej štúdie nebol v teréne zmapovaný výskyt biotopov európskeho a národného významu, čo nemožno na základe súčasného stupňa poznania vylúčiť. Stavba si vyžaduje výrub zelene (stromy a krovité porasty) v zábere stavby, na ktoré je potrebné požiadať o povolenie na výrub podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny na základe spracovanej dokumentácie Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo lesa. Ostatné stromy v blízkosti stavby je potrebné počas výkopových prác chrániť, aby nedošlo k zásahu do ich koreňového systému, a tým aj k celkovému poškodeniu drevín. Výkopové práce v blízkosti drevín, ktoré sa tu vyskytujú a nebudú asanované, musia byť urobené ručne a prípadné poškodenie koreňov je potrebné ihneď ošetriť, a tým zamedziť ich presychaniu v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

Väčšina vplyvov na biotu bude súvisieť najmä s obdobím výstavby. Naopak počas prevádzky navrhovanej činnosti sa územie postupne stabilizuje, čomu prispievajú aj navrhované vegetačné úpravy. V zmysle vyššie uvedených skutočností odporúčame v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie vypracovať dokumentáciu Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie biotopov v zmysle platnej metodiky odborne spôsobilou osobou, nakoľko nie je možné na základe súčasného stupňa poznania vylúčiť výskyt biotopov európskeho a národného významu v zábere navrhovanej stavby.

Vplyvy na krajinu

Obraz krajiny je už teraz silne narušený technickými prvkami ako sú stožiare diaľkového elektrovodu 400 kV Lemešany – Poľská hranica po časti tohto územia. Výstavba nového urbanizovaného prvku v tejto časti územia vyvolá opätovne nové zmeny scenérie a tým naruší už tak narušené vizuálne vnímanie okolia súčasne žijúcej generácie. V priestore okolitej zastavanej zóny rodinných domov však zapadne v množstve iných stavieb. Eliminácia okolitými drevinami zmenší stresový faktor prvotného vnímania. Vplyvy na estetiku a scenériu krajiny z výstavby má do budúcnosti podobný charakter ako celkový vplyv na scenériu územia. Keďže územie bolo doposiaľ ponechané samoregulovanej tvorbe scenérie a urbánnemu architektonickému riešeniu nových obytných zón so snahou o skultúrnenie prostredia, do krajinného obrazu prerazia atypické stavby, mohutné oplotenia so snahou o samoizolovanosť od existujúceho i budúceho stavu v krajine. Tie budú výraznou mierou prerážať a znižovať estetickú úroveň v celkovej scenérii krajiny. Z pohľadu vplyvov na krajinu hodnotíme oba varianty ako rovnocenné.

Vplyvy na dopravu

V území sa nachádza niekoľko ciest III. triedy, ktoré sú v rámci návrhu technickej štúdie priamo prepojené z predmetným juhovýchodným obchvatom mesta Prešov. Ide o cesty: - III/3432 spájajúcu cestu I/18, resp. mesto Prešov s obcou Výšná Šebastová, - III/3441 spájajúcu mesto Prešov z obcou Ruská Nová Ves, - III/3442 a III/3439 spájajúce mesto Prešov z obcou Teriakovce, - III/3440 spájajúcu mesto Prešov z obcou Dulová Nová Ves, - III/3446 spájajúcu mesto Prešov z obcou Záborské.

Počas výstavby

Rozhodujúcu časť stavby juhovýchodného obchvatu mesta Prešov je možné vybudovať bez obmedzenia verejnej premávky, nakoľko trasa preložky je situovaná v novej polohe mimo zastavaného územia. Počas výstavby sa na prepravu materiálov a prístup na stavenisko bude využívať existujúca komunikačná sieť, t.j. cesty III. triedy (III/3432; III/3441; III/3442; III/3439; III/3440; III/3446) spolu s cestou I/18 a ostatnou komunikačnou sieťou v širšom okolí. Podrobnejšie riešenie prístupových ciest, SD, depónii, obchádzok počas výstavby bude predmetom projektu organizácie výstavby vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

Počas prevádzky

Dopravné pomery v riešenom území v súčasnosti a aj s navrhovanou činnosťou boli zhodnotené v rámci Technickej štúdie v časti D1 Dopravné údaje (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022). Na cestách v skúmanom území bolo v rámci spracovania „Stratégie udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov z roku 2019“ predikované dopravné zaťaženie pre rok 2040 aj s navrhovaným juhovýchodným obchvatom mesta Prešov – cesta II. triedy, keďže riešený obchvat dlhodobo figuruje v územnom pláne mesta Prešov a Prešovského samosprávneho kraja.

Dopravné zaťaženie predpokladané na navrhovanom juhovýchodnom obchvate mesta Prešov neprekračuje v najzaťaženejšom úseku hodnotu 7100 vozidiel za 24/hod. Keďže je predpokladané vylúčenie tranzitnej dopravy z tohto obchvatu (tranzitná doprava je prevedená diaľnicou D1 a rýchlostnou cestou R4) a pohyb nákladnej dopravy bude súvisieť len s obsluhou príľahlého územia, predpokladáme podiel ťažkej nákladnej dopravy pod 3 %, čo predstavuje na najzaťaženejšom úseku cca 213 vozidiel za 24 hodín. Odporúčaná intenzita dopravy pre cestu II. triedy kategórie C9,5 je do 15 000 voz./24 hod. a do 300 voz./24 ťažkej nákladnej dopravy. Vzhľadom k predikovanému dopravnému zaťaženiu a odporúčanému dopravnému zaťaženiu pre zvolenú kategóriu, komunikácia sa považuje za kapacitne vyhovujúcu.

Z dopravného hľadiska sú oba varianty rovnocenné, pretože oba zabezpečujú rovnakú obslužnosť územia (automobilová, cyklistická), bezpečnosť premávky, kapacitne sú vyhovujúce pre celé výhľadové obdobie a majú aj rovnaké šírkové usporiadanie. Rozdiel medzi nimi je v návrhovej rýchlosti (variant 1 (červený) 70km/hod., variant 2 (modrý) 80km/hod.) a k tomu majú navrhnuté smerové a výškové vedenie trasy. Z hľadiska smerového a výškového vedenia trasy je výhodnejší variant 2 (modrý), avšak oba varianty spĺňajú požadované návrhové parametre podľa príslušných STN pre svoju kategóriu.

Vplyvy na archeologické náleziská a kultúrohistorické pamiatky

Kultúrne a historické pamiatky boli zaevidované v rámci zastavaného územia dotknutých obcí. Dá sa predpokladať v rámci záujmového územia existencia doposiaľ neznámych archeologických nálezísk, ktoré môžu byť pri výkopových prácach a stavebnej činnosti odhalené, a preto je nevyhnutné vykonať v rámci ďalších stupňov PD podrobný archeologický prieskum. Doteraz všetky zaevidované archeologické náleziská majú taký charakter, že nezabraňujú výstavbe juhovýchodného obchvatu mesta Prešov, avšak je bezpodmienečne nutné ich preskúmať. Z pohľadu vplyvov archeologické náleziská a kultúrohistorické pamiatky hodnotíme oba varianty ako rovnocenné.

Kumulatívne vplyvy prichádzajú do úvahy predovšetkým z pohľadu:

- okolitej zástavby a príľahlej cestnej siete

Križovatky na navrhovanom juhovýchodnom obchvate mesta Prešov slúžia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky a na prepojenie obchvatu s existujúcou komunikačnou sieťou. Ich situovanie zohľadňuje požadované vzdialenosti medzi križovatkami, ako aj situovanie existujúcich a plánovaných komunikácií. V rámci juhovýchodného obchvatu mesta Prešov je navrhnutých 7 okružných križovatiek (OK Záborské, OK Dulová, OK Stavenec, OK Ruská N.V., OK Teriakovce, OK Hydinárne, OK Šebastová) rovnakých návrhových parametrov. OK Záborské a OK Šebastová sú trojramenné, ostatné okružné križovatky majú 4 ramená. Zároveň na konci obchvatu sa uvažuje s križovatkou Letisko prepájajúcu cestu I/18, s Herlianskou ulicou a možným výhľadovým napojením privádzača na R4. Pri návrhu juhovýchodného obchvatu budú zasiahnuté cesty III. tried, a to III/3445 pri Petrovanoch, III/3446 pri Záborskom, III/3440 pri obci Dulová Ves, III/3441 pri obci Ruská Nová Ves, III/3442

pri obci Teriakovce, III/3439 pri mestskej časti Šalgovík, a ceste III/3432 pri obci Vyšná Šebastová. Rovnako budú návrhom zasiahnuté miestne komunikácie a prístupové komunikácie na pozemky. Navrhnuté komunikácie a križovatky sú vybavené protihlukovými stenami v zmysle hlukovej štúdie tak, aby znížili nepriaznivé účinky vplyvu hluku na okolitú zástavbu. V rámci navrhovanej preložky cesty nedochádza k zásahu do oplotení pozemkov. Samotný Juhovýchodný obchvat mesta Prešov nebude oplotený. Priestorová poloha juhovýchodného obchvatu mesta Prešov je navrhnutá tak, aby jej vplyv na životné prostredie bol minimalizovaný. V miestach styku so zástavbou, najmä obytnou zástavbou, sú navrhnuté protihlukové steny výšky cca 3m zabezpečujúce zníženie hluku na prípustnú úroveň. Za vyrúbané dreviny je navrhnuté ozelenenie svahov a vegetačné úpravy na cestnom telese trasy a navrhovaných križovatiek.

- inžinierskych sietí

Pri výstavbe juhovýchodného obchvatu mesta Prešov dôjde ku styku s nadzemnými a podzemnými inžinierskymi sieťami. V rámci stavby sú riešené preložky, resp. úpravy.

Ide o nasledujúce inžinierske siete:

- Ochrana vodovodu Starina
- Preložka VVN-110kV - 610-00 Preložka VN-22kV
- Preložka verejného osvetlenia
- NN prípojka
- Preložka Telekom káblov ST
- Preložka optického kábla Orange
- Preložka plynovodu.

Všetky preložky, resp. úpravy inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, že rešpektujú priestorové potreby cestného telesa juhovýchodného obchvatu a ostatných častí stavby. Práce súvisiace s úpravou, resp. preložkou, inžinierskych sietí sa budú realizovať v I. fáze výstavby (prípravné práce). = ak by sa činnosť nerealizovala – v polohe navrhovaného obchvatu nie je v súčasnosti žiadna komunikácia. Obslužnosť územia zabezpečuje existujúca cestná sieť (cesty III. triedy), ktorá zabezpečuje prepojenie dotknutých obcí s krajským mestom Prešov a ďalším napojením na cesty I. triedy, diaľnicu D1, či rýchlostnú cestu R4. Táto obslužnosť už v súčasnej dobe je nepostačujúca, obmedzuje rozvoj dotknutých obcí, ako aj mesta Prešov. Dopravné zaťaženie medzi obcami sa prenáša do komunikačného systému mesta Prešov. V najbližšej dobe sa predpokladá výstavba obytnej zóny Stavenec (IBV a HBV) pre cca 6000 ľudí, ako aj príchod investora do priemyselného parku Záborské, čo priamo zvýši dopravné zaťaženie na existujúcich cestách III. tried v území, ako aj na príľahlých komunikáciách mesta Prešov.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vzhľadom na umiestnenie činnosti sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie zložiek životného prostredia presahujúce hranice Slovenskej republiky.

Posúdenie zámeru bolo vykonané s ohľadom na jej umiestnenie, charakter, kapacitu, rozsah vo vzťahu k predpokladaným vplyvom na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva. Po preverení skutkového stavu možno konštatovať, že v zámere boli uvedené všetky podstatné predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti. Z vyhodnotenia neboli zistené skutočnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti po akceptovaní a zapracovaní pripomienok a realizácii navrhovaných opatrení. V procese neboli identifikované také nedostatky alebo neurčitosti, ktoré by bránili definovaniu vplyvov. Informácie použité v zámere sú dostatočné na to, aby bolo možné rozhodnúť podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP .

Z dopravného hľadiska variant 1 (červený) a variant 2 (modrý) sú rovnocenné. Oba zabezpečujú rovnakú obslužnosť územia (automobilová, cyklistická), ponúkajú bezpečnosť premávky, kapacitne sú vyhovujúce pre celé výhľadové obdobie a majú aj rovnaké šírkové usporiadanie. Rozdiel medzi nimi je v návrhovej rýchlosti (variant 1 (červený) 70km/hod., variant 2 (modrý) 80km/hod.) a k tomu navrhnutému smerovému a výškovému vedeniu trasy. Vzhľadom na nedostatočnú existujúcu cestnú sieť, je nielen centrum mesta Prešov, ale aj jeho okrajové časti s obytnou funkciou vystavené každodennému veľkému hlukovému zaťaženiu, a to nielen v špičke, ale počas celého dňa. Keďže hlavný komunikačný systém mesta Prešov nemá dostatočné priestorové rezervy na zefektívnenie komunikačného systému, resp. na použitie stavebnotechnických opatrení na zníženie hladín hluku, je nutné odkloniť aspoň časť dopravy mimo zastavané/obytné územie výstavbou obchvatov a nových cestných prepojení vedúcich v odľahlejších častiach mesta. Vzhľadom na hustotu osídlenia v blízkosti hlavnej cestnej siete a minimálne stavebnotechnické protihlukové

opatrenia môžeme predpokladať prekročené limity hluku v blízkosti všetkých hlavných dopravných ťahov. V riešenom území je nevyhnutné znížiť dopravné zaťaženie na existujúcej cestnej sieti a zlepšiť dopravnú obslužnosť územia. Východiskom je vybudovanie navrhovanej komunikácie, ktorej trasa v oboch variantoch je vedená mimo zastavané územia dotknutých obcí a mesta Prešov, avšak pri oboch variantoch je potrebné uplatniť stavebnotechnické opatrenia na zníženie hladín hluku (protihlukové steny v. 3,0 m). Dotknuté územie má v súčasnosti charakter agrárnej krajiny s nelesnou drevinovou vegetáciou a vidieckou zástavbou. Technické riešenie oboch variantov je prevažnej miere situované v nízkych násypoch. Z hľadiska vizuálnej bariéry a vplyvu na psychiku, pohodu a kvalitu života sú oba varianty rovnocenné.

Na základe vykonaného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie, ako aj celospoločenského úžitku, možno navrhovanú činnosť považovať za únosnú za predpokladu dodržania opatrení navrhovaných na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie nulový variant (pôvodný stav) nevykazuje nepriaznivé dopady ako realizačný variant. Ak by sa činnosť nere realizovala, obslužnosť územia by zabezpečovala existujúca cestná sieť (cesty III. triedy), ktorá zabezpečuje prepojenie dotknutých obcí s krajským mestom Prešov a ďalším napojením na cesty I. triedy, diaľnicu D1, či rýchlostnú cestu R4. Táto obslužnosť už v súčasnej dobe je nepostačujúca, obmedzuje rozvoj dotknutých obcí, ako aj mesta Prešov. Dopravné zaťaženie medzi obcami sa prenáša do komunikačného systému mesta Prešov. V najbližšej dobe sa predpokladá napr. výstavba obytnej zóny Stavenec (IBV a HBV) pre cca 6000 ľudí, ako aj príchod investorov do priemyselného parku Záborské, čo priamo zvýši dopravné zaťaženie na existujúcich cestách III. tried v území, ako aj na prilahlých komunikáciách mesta Prešov. Mesto Prešov patrí k najväčším mestám na Slovensku, čo má za následok navyšovanie počtu vozidiel, a tým aj zvýšenú hlučnosť, prašnosť i bezpečnosť. Vzhľadom na nedostatočnú existujúcu cestnú sieť, je nielen centrum mesta, ale aj okrajové časti s obytňou funkciou vystavené každodennému veľkému hlukovému zaťaženiu, a to nielen v špičke, ale počas celého dňa. Keďže hlavný komunikačný systém mesta Prešov nemá dostatočne priestorové rezervy na zefektívnenie komunikačného systému, resp. na použitie stavebnotechnických opatrení na zníženie hladín hluku, je nutné odkloniť aspoň časť dopravy mimo zastavané/obytné územie výstavbou obchvatov a nových cestných prepojení vedúcich v odľahlejších častiach mesta. Vzhľadom na hustotu osídlenia v blízkosti hlavnej cestnej siete (cesty I/18, I/20 a I/68) a minimálnych stavebnotechnických protihlukových opatreniach môžeme predpokladať prekročené limity hluku v blízkosti všetkých hlavných dopravných ťahov. V prípade, že sa navrhovaná činnosť nebude realizovať, bude riešené územie vplyvom predpokladanej intenzity dopravy na existujúcich komunikáciách zaťažené emisiami škodlivých látok z premávky vozidiel. V tomto smere môžeme očakávať nárast koncentrácií emisií najmä NO_x, CO a tuhých znečisťujúcich látok.

OÚ Prešov na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania, t.j. kritérií, uvedených v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP, prihliadnuc na doručené stanoviská, z ktorých nevyplývala potreba ďalšieho posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP, informácií zo zámeru a doplňujúcich informácií, rozhodol, že predmet zisťovacieho konania sa nebude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP. Z dôvodu nesúladu navrhovaných variantov s platným územným plánom obce Teriakovce, OÚ Prešov pre realizáciu navrhovanej činnosti odporučil modifikovaný variant tak ako je uvedené vo výroku tohto rozhodnutia. OÚ Prešov sa stotožnil s informáciami a opisom uvedenými v zámere a doplňujúcej informácii.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako sa uvádza v oznámení o zmene, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v oznámení o zámere a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Na základe uvedených skutočností rozhodol OÚ Prešov tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V procese zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná verejnosť:

- Združenie domových samospráv, v zast. Marcelom Slávikom.
- František Jurašek, Hlavná 34/34, Teriakovce 080 05 Prešov
- Mgr. Eva Štefániková, Na vyhlaidke 2, 080 05 Prešov
- Ing. Vladimír Bulna, Ku Kyslej vode 12, 080 01 Prešov

- Spoločenstvo vlastníkov pozemkov v lokalite Mesteš a Čerešňov – Teriakovce, v zast. PRESTY s.r.o., Slovenská 69, 080 01 Prešov
- Obec Dulova Ves, Hlavná 18/36, 082 52 Dulova Ves
- Obec Teriakovce, Šípková 54/8, 080 05 Teriakovce

Dotknutá verejnosť má postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti a následne postavenie účastníka v povoloťovacom konaní k navrhovanej činnosti.

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

Poučenie

Podľa § 29 ods. 17 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP proti rozhodnutiu vydanému v zisťovacom konaní, v ktorom príslušný orgán určil, že sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena nebude posudzovať podľa tohto zákona, môže podať odvolanie len účastník konania.

Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa navrhovanej zmeny činnosti v súlade s § 29 ods. 12 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP podať návrh na začatie povoloťovacieho konania k navrhovanej zmene činnosti.

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

PaedDr. Miroslav Benko, PhD., MBA, LL.M.
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10122

Doručuje sa

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov, Slovenská republika
Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava-Petržalka, Slovenská republika
František Jurašek, Hlavná 34/34, 080 05 Teriakovce, Slovenská republika
Mgr. Eva Štefániková, Na vyhliadke 14796/2, 080 05 Prešov, Slovenská republika
Ing. Vladimír Bulna, Ku Kyslej vode 13578/12, 080 01 Prešov, Slovenská republika
PRESTY s.r.o., Fintická 2143/7, 080 06 Prešov, Slovenská republika
Obec Dulova Ves, Dulova Ves , 8252 Kokošovce, Slovenská republika
Obec Teriakovce, Teriakovce 54, 080 05 Teriakovce, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD PREŠOV, ODBOR CESTNEJ DOPRAVY A POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ, Námestie mieru 3, 080 01 Prešov, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD PREŠOV, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie mieru 3, 081 92 Prešov, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD PREŠOV, ODBOR KRÍZOVÉHO RIADENIA, Námestie mieru 3, 080 01 Prešov, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD PREŠOV, POZEMKOVÝ A LESNÝ ODBOR, Masarykova 10, 080 01 Prešov, Slovenská republika

Na vedomie

Obec Záborské, Záborské 39, Záborské, Prešov
Obec Ruská Nová Ves, Ruská Nová Ves 168, 080 05 Ruská Nová Ves

Obec Ľubotice, Československých letcov 1622/2, Ľubotice, Prešov
Obec Vyšná Šebastová, Vyšná Šebastová 157, 080 06 Vyšná Šebastová
Mesto Prešov, Hlavna 73, 080 01 Prešov 1
Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná, Prešov
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Prešove, Požiarnicka 1, 080 01 Prešov 1
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prešov, Hollého, 080 01 Prešov 1
Obvodný banský úrad v Košiciach, Timonova 23, Košice
Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Prešovský samosprávny kraj, odbor strategického rozvoja, Námestie mieru, Prešov
MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY Bratislava, odbor cestnej infraštruktúry, Námestie
slobody, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej geologickej správy, Námestie Ľudovíta Štúra
35/1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto