

## **RÝCHLOSTNÁ CESTA R4 KOŠICE – MILHOŠŤ**



### **OZNÁMENIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI DOTKNUTEJ STRANE**

**Dohovor o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v cezhraničnom  
kontexte**

# Oznámenie o navrhovanej činnosti dotknutej strane

## Dohovor o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v cezhraničnom kontexte

### I. Údaje o navrhovanej činnosti

Navrhovaná rýchlostná cesta R4 Košice - Milhošť je súčasťou základného komunikačného systému Slovenskej republiky a je zaradená do siete diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky pod označením R4. Jej funkciou je zabezpečenie bezpečného, kapacitného, rýchleho cestného prepojenia s najvyššou úrovňou komfortu pričom zabezpečuje najvyššiu dopravnú funkciu v dotknutom území s nadregionálnou a medzinárodnou funkciou. Rýchlostná cesta R4 Košice - Milhošť je na začiatku napojená v križovatke „Košice juh“ na jestvujúcu komunikačnú sieť tvorenú cestou I/68 južne od mesta Košice s výhľadovým napojením rýchlostnej cesty R2 v tejto križovatke. Na konci je rýchlostná cesta napojená dočasným napojením na cestu I/68 v priestore jestvujúceho hraničného priechodu Milhošť/Tornyosnémeti do doby realizácie cesty M30 v Maďarskej republike z nového štátneho priechodu.

Hraničný prechod Milhošť – Tornyosnémeti je hodnotený ako nosný hraničný prechod podľa schválených medzinárodných nosných a doplnkových koridorov TEN, bez obmedzenia druhu prechádzajúcej dopravy.

Maďarská a slovenská strana sa dohodli na súradniciach hraničného priesečníka M30 a R4 na spoločných štátnych hraniciach, na základe ktorého je možné konštatovať, že trasa rýchlostnej cesty R4 na slovenskej strane zostáva nezmenená a zároveň vyhovuje aj maďarskej strane.

Súradnice kríženia rýchlostnej cesty so štátnou hranicou medzi hraničnými kameňmi XV.11/2 a V.11/4a

JTSK Y = 264 184 X = 1 260 495

ETRS89

B=48° 31' 47,54452" L=21° 14' 30,98134"

Súradnice stredu smerového oblúka polomeru R=800 m cez štátnu hranicu

JTSK Y=264 959.667 Y=1 260 689.656

ETRS89

B=48° 31' 55,01888" L=21° 15' 08,32091

#### I.1 Rekapitulácia prípravy rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť

##### Rok 2002:

Technickú štúdiu preložky cesty R4 Košice – Milhošť – štátna hranica SR/MR v dvoch variantných riešeniach, vypracoval: Dopravoprojekt a.s., Bratislava, stredisko Prešov, Jarková 14, 080 01 Prešov. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (MŽP SR) určilo Rozsah hodnotenia č. 4114/02-4.3 zo dňa 4.12.2002.

##### Rok 2004:

Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie "R4 Košice – Milhošť – štátna hranica SR/MR, preložka cesty" podľa zákona č. 127/94 Z. z., vypracoval: Ekojet spol. s r.o., Tomáškova 31, 821 02 Bratislava, február 2004 (správa o hodnotení vplyvov). V správe bola navrhovaná činnosť posudzovaná v troch variantných riešeniach a v nulovom variante.

MŽP SR na základe správy o hodnotení vplyvov vydalo k navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R4 Košice – Milhošť záverečné stanovisko č. 9716/04-1.12 zo dňa 30.09.2004, v ktorom bol odporúčaný na realizáciu ako jednoznačne prijateľný variant zelený.

V záverečnom stanovisku sa odporúča vedenie trasy zeleného variantu - tretia dopracovaná alternatíva (cez priemyselný park Kechnec na nový prechod do Maďarska). V prípade ak nedôjde k dohode s maďarskou stranou, je environmentálne vhodná aj druhá alternatíva - vedenie trasy cez priemyselný park Kechnec do priestoru súčasného prechodu s Maďarskou republikou.

#### **Rok 2006:**

Dopravoprojekt a.s., Bratislava, Divízia Prešov, Jarková 14, 080 01 Prešov listom č. 732/2006-26/7147-03 zo dňa 06.12.2006 požiadal ŠOP SR o poskytnutie podkladov a posúdenie zásahu do biotopov európskeho a národného významu nachádzajúcich sa v trase rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť.

Zelený variant – bol schválený zastupiteľstvom obce Haniska, výpisom z uznesenia Obecného zastupiteľstva č. 261/06 zo dňa 7.9.2006

#### **Rok 2007:**

Okresný úrad životného prostredia (OÚŽP) Košice – okolie listom č.2007/00219 zo dňa 31.01.2007 požiadal Štátnu ochranu prírody Slovenskej republiky (ŠOP SR) o stanovisko k projektovej dokumentácii k územnému konaniu stavby rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť.

Územné rozhodnutie č.j. 80/07-Mi/Ká bolo vydané dňa 31.7.2007.

#### **Rok 2009:**

OÚŽP Košice – okolie požiadal listom č. 2009/01612 zo dňa 06.07.2009 ŠOP SR o vypracovanie stanoviska k vydaniu súhlasu na zasahovanie do biotopov európskeho významu. OÚŽP Košice – okolie svojím rozhodnutím č. 2009/02167 zo dňa 07.10.2009 udelil Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) súhlas na zásah do biotopov a určil zaplatiť finančnú náhradu vo výške 50% vypočítanej spoločenskej hodnoty, t.j. 70 702,59 Eur do Environmentálneho fondu.

OÚŽP Košice – okolie svojím rozhodnutím č. 2009/02274 zo dňa 20.10.2009 udelil NDS súhlas na výrub drevín v trase rýchlostnej cesty R4.

Dňa 22.06.2009 NDS zároveň požiadala ŠOP SR o vydanie deklarácie Natura 2000 pre rýchlostnú cestu R4. ŠOP SR vydala dňa 01.07.2009 vyhlásenie orgánu zodpovedného za monitorovanie lokalít sústavy Natura 2000, že je nepravdepodobné, aby mal projekt významný vplyv na lokality sústavy Natura 2000.

Materiál Posúdenie predpokladaných vplyvov výstavby rýchlostnej cesty R4 Košice - Milhošť na výskyt a rozšírenie vtáctva v Chránenom vtáčom území (CHVÚ) Košická kotlina s osobitným zreteľom na výberové druhy Natura 2000 vypracoval Dopravoprojekt a.s., Bratislava, december 2009.

Maďarská a slovenská strana sa dohodli na súradniciach hraničného priesečníka M30 a R4 na spoločných štátnych hraniciach, na základe ktorého je možné konštatovať, že trasa rýchlostnej cesty na R4 na slovenskej strane zostáva nezmenená a zároveň vyhovuje aj maďarskej strane.

### **Rok 2010:**

Krajský úrad životného prostredia (KÚŽP) Košice listom č. 2010/00138-1 zo dňa 03.02.2010 na základe žiadosti NDS požiadal ŠOP SR o stanovisko k materiálu Posúdenie predpokladaných vplyvov výstavby rýchlostnej cesty R4 Košice - Milhosť na výskyt a rozšírenie vtáctva v CHVÚ Košická kotlina s osobitným zreteľom na výberové druhy Natura 2000.

Stavebné povolenie č. 02252/2010/SCDPK/02773 vydalo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. slobody č. 6, 810 05 Bratislava 15, dňa 22.01.2010, právoplatnosť nadobudlo 24.02.2010.

Na základe žiadosti NDS vydala ŠOP SR dňa 03.03.2010 vyhlásenie orgánu zodpovedného za monitorovanie lokalít sústavy Natura 2000, že je nepravdepodobné, aby mal projekt značný vplyv na lokality sústavy Natura 2000. Vyhlásenie (deklarácia) bola vydaná ako podklad pre financovanie projektu z OPD.

### **Rok 2011:**

ŠOP SR vydala dňa 05.12.2011 na základe žiadosti Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (obj. 1558/SL/24.11.2011) pre Rýchlostnú cestu R4 v úseku Košice – Milhosť Vyjadrenie kompetentnej inštitúcie k územia Natura 2000, formulár pre zisťovacie konanie a záznam o nezistení významných účinkov.

### **Rok 2012:**

ŠOP SR vypracovala na základe objednávky NDS v 11/2012 Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o biotopoch.

### **Rok 2013:**

Ministerstvo životného prostredia SR vydalo dňa 28.2.2013 stanovisko k materiálu „Primerané posúdenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000“, že obsahovo napĺňa hodnotenie vplyvov na územia Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o biotopoch. V stanovisku konštatovalo, že výstavba predmetnej rýchlostnej cesty za dodržania stanovených podmienok nebude mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany CHVÚ Košická kotlina, na jeho integritu a integritu sústavy Natura 2000.

## **I.2 Údaje o charaktere navrhovanej činnosti**

- **Navrhovaná činnosť je uvedená v Prílohe I Dohovoru, bod 7.:** Výstavba diaľnic, rýchlostných ciest a diaľkových železničných tratí a letísk s hlavnou rozjazdovou a prístávacou dráhou s dĺžkou 2 100m a viac a preto podlieha povinnému hodnoteniu.
- **Druh činnosti**  
Výstavba a prevádzka rýchlostnej cesty vrátane jej objektov.
- **Sféra navrhovanej činnosti**  
Vybudovanie bezpečného, kapacitného a rýchleho cestného prepojenia s najvyššou úrovňou komfortu, ktorý bude vyhovovať požiadavkám pre medzinárodnú a vnútroštátnu cestnú dopravu.

- **Rozsah navrhovanej činnosti**

Základné parametre stavby podľa dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP):

dĺžka rýchlostnej cesty R4	:	14,175 km
kategória rýchlostnej cesty R4	:	R 24,5/120, 100
počet častí stavby	:	101
počet mostných objektov	:	14
celková plocha vozoviek	:	320 175 m <sup>2</sup>
celková plocha mostných objektov	:	23 998 m <sup>2</sup>
celková dĺžka protihlukových stien	:	1 974,3 m <sup>2</sup>
celkový objem zemných prác	:	874 790 mil. m <sup>3</sup>

- **Popis navrhovanej činnosti**

Etapu výstavby

Na základe navrhovaného technického riešenia jednotlivých častí stavby predpokladáme nasledujúci postup prác:

- uvoľnenie staveniska (výrub krovia a stromov ),
- vytýčenie podzemných inžinierskych sietí a ich vyznačenie v teréne,
- preložky a úpravy inžinierskych sietí, ktoré sú v kolízii s navrhovanými časťami stavby,
- odstránenie humusu z plôch trvalého a dočasného záberu,
- realizácia jednotlivých častí stavby na základe podrobného harmonogramu postupu prác spracovaného zhotoviteľom stavby.

Vzhľadom na predpokladané málo vhodné až nevhodné zeminy zo zárezov, je teleso rýchlostnej cesty a ostatných cestných objektov navrhované s budovaním tzv. sendvičovým spôsobom t.j. striedanie vrstiev málo vhodných zemín a veľmi vhodných štrkovitých materiálov. Celkový predpokladaný objem zemných prác (výkop a násyp spolu) predstavuje cca 1 874 790 mil. m<sup>3</sup> zeminy.

Stavba zemných telies si vyžaduje podľa predpokladov objem 723 464 m<sup>3</sup> štrkovitého materiálu do násypového telesa a úpravy podlažia zemného telesa. Tento štrkovitý materiál sa získa napr. z jestvujúcich zdrojov pri rieke Hornád (prírodný ťažený štrk a štrkopiesok) v lokalitách Geča, Hraničná pri Hornáde, Krásna nad Hornádom alebo vysokopecná troska zo spracovania ocele U.S.Steel Košice. Lomový kameň a štrkovitý materiál pre úpravy podlažia a telesa rýchlostnej cesty je možné získať aj z jestvujúcich lomov v okolí.

Rýchlostná cesta R4, ako aj všetky navrhované komunikácie majú navrhovanú polotuhú vozovku s povrchom spevneným asfaltom. Celková konštrukcia vozovky rýchlostnej cesty R4 vychádza z posúdenia jej únosnosti a odolnosti proti premŕzaniu. Celková hrúbka vozovky rýchlostnej cesty je 0,58 m. Celková plocha vozoviek je 320 175 m<sup>2</sup>.

Podľa predbežného inžinierskogeologického prieskumu sa v celom úseku trasy nachádzajú jemnozrnné zeminy namŕzavé až nebezpečne namŕzavé pre podlažie vozovky cesty. Vzhľadom na vysokú hladinu podzemnej vody a jemnozrnné zeminy je vodný režim v podlaží vozovky kapilárny. Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako polotuhá s vrstvami:

- asfaltový koberec modifikovaný	AK-M	SMA 8 70/100	40 mm
- spojovací asfaltový postrek	PS, A	min. 0,3 kg/m <sup>2</sup>	
- asfaltový betón modifikovaný	AB I-M	AC 16 70/100 mm	50 mm
- spojovací asfaltový postrek	PS, A	min. 0,3 kg/m <sup>2</sup>	
- obalované kamenivo modifikované	OKI-M	AC 20 70/100 mm	70 mm

- cementová stabilizácia	SCI	220 mm
- mechanicky spevnené kamenivo	MSK	200 mm
Spolu:		580 mm

#### Etapa prevádzky

Rýchlostná cesta R4 Košice – Milhošť bude zaradená do siete diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky. Jej funkciou je zabezpečenie bezpečného, kapacitného, rýchleho cestného prepojenia s najvyššou úrovňou komfortu a zabezpečovať najvyššiu dopravnú funkciu v dotknutom území s nadregionálnym a medzinárodným významom.

#### • **Popis účelu a zdôvodnenie navrhovanej činnosti**

Navrhovaná rýchlostná cesta R4 Košice - Milhošť je súčasťou základného komunikačného systému Slovenskej republiky a je zaradená do siete diaľnic a rýchlostných ciest SR pod označením R4. Jej funkciou je zabezpečenie bezpečného, kapacitného, rýchleho cestného prepojenia s najvyššou úrovňou komfortu pričom zabezpečuje najvyššiu dopravnú funkciu v dotknutom území s nadregionálnou funkciou. Rýchlostná cesta R4 Košice - Milhošť je na začiatku napojená v križovatke „Košice juh“ na jestvujúcu komunikačnú sieť tvorenú cestou I/68 južne od mesta Košice s výhľadovým napojením rýchlostnej cesty R2 v tejto križovatke. Na konci je rýchlostná cesta napojená dočasným napojením na cestu I/68 v priestore jestvujúceho hraničného priechodu Milhošť/Tornyosnémeti do doby realizácie cesty M30 v Maďarskej republike z nového štátneho priechodu.

Na základe dopravno-inžinierskej analýzy, ako aj predpokladaného vývoja rastu intenzity dopravy je zrejmé, že do roku 2045 bude dosiahnutá na ceste I/68 funkčná úroveň dopravného prúdu D.

Nakoľko predmetný úsek cesty I/68 prechádza intravilánom obcí a intenzitu dopravy na tomto úseku cesty, najmä vysoký podiel nákladnej dopravy, je na tomto úseku cesty I/68 evidovaná zvýšená nehodovosť. Tieto skutočnosti majú vplyv na kvalitu životného prostredia v dotknutých obciach, najmä vysoké zaťaženie hlukom (prekročené hygienické limity v obciach Seňa a Kechnec), zvýšená emisná záťaž a bezpečnosť obyvateľstva najmä detí, starších obyvateľov a cyklistov.

Navrhovaná rýchlostná cesta R4 Košice – Milhošť, preberie podľa predpokladov podstatnú časť celkovej dopravy z úseku cesty I/68 a najmä tranzitnú nákladnú dopravu.

### **I.3 Údaje o priestorových a časových hraniciach navrhovanej činnosti**

#### • **Umiestnenie a popis územia**

Stavba navrhovanej rýchlostnej cesty sa rozkladá na území Košického kraja, v okresoch Košice - okolie a Košice IV. V prevažnej miere je navrhovaná na poľnohospodárskej pôde v južnej časti Košickej kotliny.

Stavba zasahuje do katastrálnych území obcí: Mestská časť (MČ) Košice – Šebastovce, Valalíky, Haniska, Sokolany, Seňa, Kechnec, Milhošť.

Z hľadiska morfológie terénu rýchlostná cesta je situovaná prevažne v rovinnom území od začiatku úseku (ZÚ) po križovatku Kechnec so sklonmi svahov do 5 % pričom pretína údolie Sokolianskeho potoka. Od križovatky Kechnec po štátnu

hranicu s maďarskou republikou prechádza v pahorkovitom území so sklonmi svahov do 15 %.

- **Zdôvodnenie umiestnenia navrhovanej činnosti**

Navrhovaná rýchlostná cesta R4 Košice – Milhošť je v súlade s „Programom rozvoja diaľničnej siete Slovenskej republiky“, ako aj v súlade s uznesením vlády SR č. 523 z 26. 3. 2003 k aktualizácii projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na území Slovenskej republiky.

Predmetný úsek rýchlostnej cesty je vo výhľadovom úseku R2 Košice Šaca – Košické Olšany napojený na dopravný multimodálny koridor č. V, jeho modifikácie na území Slovenskej republiky vetvou „KV A“, v trase Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod (Ukrajina), v súlade s trasami európskych multimodálnych dopravných koridorov, definovaných na Paneurópskej konferencii o doprave (Kréta, 1994) a v súlade s územným plánom Veľkého územného celku (VÚC) Košického samosprávneho kraja. Tento úsek rýchlostnej cesty bude súčasťou koridoru TEM 6 Košice – Milhošť – štátna hranica SR/MR a súčasťou ťahu rýchlostnej cesty R4 na území Slovenskej republiky. Hraničný prechod Milhošť – Tornyosnémeti je hodnotený ako nosný hraničný prechod podľa schválených medzinárodných nosných a doplnkových koridorov TEN, bez obmedzenia druhu prechádzajúcej dopravy.

Nakoľko predmetný úsek cesty I/68 prechádza intravilánom obcí a intenzitu dopravy na tomto úseku cesty, najmä vysoký podiel nákladnej dopravy, je na tomto úseku cesty I/68 evidovaná zvýšená nehodovosť. Tieto skutočnosti majú vplyv na kvalitu životného prostredia, najmä vysoké zaťaženie hlukom (prekročené hygienické limity v obciach Seňa a Kechnec).

- **Časový rámec navrhovanej činnosti (napr. začiatok a trvanie výstavby a prevádzky)**

- Začiatok výstavby : 10.9.2010
- Ukončenie výstavby : 10/2013
- Začiatok prevádzky rýchlostnej cesty : 11/2013
- Ukončenie prevádzky rýchlostnej cesty : nie je definované,

- **Mapy a iné obrazové dokumenty súvisiace s údajmi o navrhovanej činnosti**

Situácia stavby je v prílohovej časti elaborátu.

#### **I.4 Údaje o predpokladaných dopadoch na životné prostredie a navrhované zmierňujúce opatrenia**

##### **I.4.1 Súčasný stav**

Záujmové územie má z väčšej časti rovinatý reliéf v úseku od križovatky Košice – juh po križovatku Kechnec. Od križovatky Kechnec po štátnu hranicu SR/MR má územie pahorkatinný reliéf. V záujmovom území nie sú evidované ložiská nerastov alebo stavebného materiálu, neuskutočňuje sa žiadna ťažba.

Na základe geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr, Lukniš, 1980) patrí predmetné územie do celku Košická kotlina s podcelkami Košická rovina a Bodvianska

pahorkatina (časť Abovská pahorkatina). Predmetná komunikácia je v prevažnej časti vedená podcelkom Košickej roviny a v poslednom úseku podcelkom Abovskej pahorkatiny.

Prevažná časť územia je evidovaná ako orná pôda a trvale trávnaté pozemky. Doterajšie využitie územia je predovšetkým na poľnohospodárske účely.

V úseku km 8,0 až 9,0 prechádza rýchlostná cesta údolím Sokolianskeho potoka. Južné svahy Sokolianskeho potoka na ľavom brehu sú využívané na poľnohospodárske účely, kde sú situované tranzitné vedenia plynu a ropy. Severné svahy na pravom brehu Sokolianskeho potoka sú zatrávnené s riedko situovanými drevinami. V úseku km 11,0 až 12,0 prechádza rýchlostná cesta priemyselným parkom Kechnec. Územie je zastavané alebo navrhované na zastavanie jednotlivými závodmi priemyselného parku.

Rýchlostná cesta R4 prechádza v úseku od obce Haniska po štátnu hranicu chráneným vtáčím územím Košická kotlina národného významu, ktoré prechádza od obce Nižný Lanec súbežne so štátnou hranicou až po Vyšnú Myšľu. Vzhľadom na rozsah chráneného vtáčieho územia Natura 2000 a napojenie rýchlostnej cesty na cestu M30 v maďarskej republike nie je situovať rýchlostnú cestu mimo tohto územia. Celé územie v okolí rýchlostnej cesty je zaradené do I. stupňa ochrany a v blízkosti navrhovanej stavby sa nenachádzajú osobitne chránené územia a objekty.

#### **I.4.2 Vplyvy na prírodné prostredie**

V procese hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie (EIA) ako aj na základe výsledkov prieskumných prác realizovaných v stupni dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR) a dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP), boli definované vplyvy počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

##### **Vplyvy na pôdu**

Hlavný vplyv výstavby rýchlostnej komunikácie R4 bude spočívať v zábere poľnohospodárskej pôdy.

Vplyvy na pôdu v etape výstavby budú dočasné. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov), narušenie pôdnej štruktúry a erózia na svahoch telesa komunikácie.

V etape prevádzky môžeme predpokladať negatívne vplyvy pri náhodných haváriách (únik ropných látok resp. prepravovaného média) a veľmi pomalý kumulatívny účinok na kontamináciu pôd (ukladanie rizikových prvkov z exhalátov do pôdy a jej následné oksyľovanie) v tesnej blízkosti komunikácie.

##### **Vplyvy na ovzdušie**

Významným podkladom pri hodnotení ochrany ovzdušia je klasifikácia podmienok distribúcie atmosferických prímiesí, vznikajúcich pri výstavbe a prevádzky rýchlostnej komunikácie v prízemnej a spodnej časti hraničnej vrstvy ovzdušia za vybraných, pre rozptyl najtypickejších poveternostných situácií.

Modelové územie je mierne zvlnené, takže rozdiely v mezoklimatických pomeroch vyplývajúcich z členitosti a orientácie povrchu sú silne potlačené. Severojužná orientácia kotliny je najdôležitejším faktorom pre formovanie smerov prúdenia, výsledkom čoho je úzka veterná ružica s dominantným severným a vedľajším južným smerom vetra. Prevládajúce prúdenie zo severu sa vyznačuje vyššími rýchlosťami, ktoré dosahujú hodnotu priemerne  $5,7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ . Priemerná rýchlosť v roku zo všetkých smerov  $3,6 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .



Výsledky exhaláčnej štúdie potvrdili, že realizáciou navrhovanej činnosti v hodnotenom území **nedôjde k prekročeniu najvyšších imisných limitov znečisťujúcich látok CO a NO<sub>x</sub>** stanovených národnou legislatívou o kvalite ovzdušia.

Vplyv miestnu klímu a môžeme charakterizovať ako mierny a bude sa týkať len koridoru rýchlostnej cesty.

### **Vplyvy na povrchové a podzemné vody**

Zraniteľnosť povrchových vôd súvisí najmä s ich otvorenosťou t.j. možnosťou priameho vzniku znečistenia. Za najviac zraniteľné považujeme miesta križovania komunikácie R4 Belžianskeho a Sokolianskeho potoku.

V etape výstavby komunikácie môže dochádzať k znečisteniu povrchových (aj podzemných) vôd havarijným únikom látkam škodlivým vodám pri poruchách alebo haváriách mechanizácie.

Počas prevádzky komunikácie bude voda z vozovky pred odvedením do tokov prečistená v odlučovačoch ropných látok. V celom úseku komunikácie vzhľadom na vedenie komunikácie v údolnej nive Hornádu, ktorá je potenciálnym zdrojom pitnej vody je navrhnutá cestná kanalizácia na odvedenie povrchovej vody z vozoviek. Povrchová voda bude prečistená následne pred vyústením do toku v odlučovačoch ropných látok.

Výstavba a prevádzka rýchlostnej komunikácie nezasahuje, nebude čerpať a ani nebude dotovať súčasné zásoby podzemných vôd. Množstvá odpadových vôd nezmenia prúdenie a režim povrchových vôd v území.

Kvalitu podzemných vôd môže ovplyvňovať v etape výstavby a prevádzky tieto zdroje kontaminácie:

- splachy z povrchu vozovky,
- splachy odpadových vôd zo zimnej údržby vozovky,
- havarijné úniky nebezpečných látok pri výstavbe a prevádzke na komunikácii,
- úniky znečisťujúcich látok a odpadových vôd zo stavebného dvora a budúcich obslužných zariadení,
- úniky zo skladov a techniky počas výstavby komunikácie

Podľa kategorizácie zraniteľnosti sú podzemné vody ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok v celom úseku komunikácie.

Trvalý pokles hladiny podzemnej vody vplyvom výstavby komunikácie nepredpokladáme.

### **Vplyvy na chránené územia**

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R4 priamo nezasahuje do žiadneho chráneného územia, ani ochranného pásma územia osobitne chránených podľa Zákona o ochrane prírody, v trase rýchlostnej cesty sa nenachádzajú kultúrne pamiatky. Navrhovaná trasa je situovaná v krajine s prvým stupňom ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z..

### **Vplyvy na územia sústavy Natura 2000**

Z území patriacich do európskej sústavy chránených území Natura 2000 trasa R4 Košice – Milhošť pretína v dĺžke 8,720 km **Chránené vtáčie územie (CHVÚ) Košická kotlina (SKCHVU009)**.

Primerané posúdenie vplyvu na CHVÚ Košická kotlina bolo vypracované v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o biotopoch (Štátna ochrana prírody SR, november 2012).

V správe sa konštatuje, že zásah do prioritného biotopu európskeho významu dubovo-hrabové lesy panónske (91G0\*) a biotopu európskeho významu dubovo-cerové lesy

(91M0) nemá zásadný význam na hniezdne a potravinové biotopy kritériových druhov CHVÚ Košická kotlina. Vzhľadom na zabratú rozlohu je vplyv na hniezdne biotopy zanedbateľný. Záber potravinových biotopov je taktiež málo významný s ohľadom na to, že kritériové druhy sú zväčša potravinovo viazané na nelesné biotopy okrem d'atľa hnedkavého a sovy dlhochvostej. Negatívny vplyv na živočíchy spočíva najmä vo vyrušovaní stavebnými mechanizmami počas výstavby a následne sú možné kolízie počas prevádzky rýchlostnej cesty. Zásah do nelesných biotopov v rámci výstavby rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť znamená záber potravinových biotopov pre všetky kritériové druhy, ovplyvnenie je najmenej výrazné pri druhu sova dlhochvostá, ktorá sa viaže na súvislé lesné biotopy a do okolia zalietava len sporadicky. Pri druhu prepelica poľná zásah do nelesných biotopov znamená zásah aj do jej hniezdného biotopu.

#### I.4.3 Vplyvy na obyvateľstvo

##### Požiadavky na demolácie

Výstavba rýchlostnej cesty Košice – Milhošť si nevyžaduje demoláciu obytných alebo hospodárskych objektov.

##### Vplyv hluku na obyvateľstvo

V súčasnosti je jestvujúca cesta I/68 situovaná priamo cez zastavané územie obcí Seňa a Kechnec, v ktorých je obojstranná obytná zástavba vo vzdialenosti cca 10 – 15 m od osi cesty. Tento stav spôsobuje, že dochádza k prekročeniu hygienických limitov hladín hluku v denných, aj v nočných hodinách v obciach Seňa a Kechnec.

**Realizáciou navrhovanej činnosti** dôjde k prerozdeleniu dopravy a k zníženiu dopravného zaťaženia a zároveň dôjde k priestorovej zmene umiestnenia líniového zdroja hluku. Z výsledkov hlukovej štúdie vyplýva, že:

- nebude dochádzať k prekročeniu hygienických limitov hladín hluku v denných aj nočných hodinách v celom riešenom území. Z uvedeného môžeme predpokladať, že ak bude postavená cesta R4 Košice – Milhošť **nie je nutné prijať žiadne stavebno – technické opatrenia na zníženie hladiny hluku**, keďže dôjde k prerozdeleniu dopravy a tým aj k odbremeneniu cesty I/68.
- podľa územného plánu obce Haniska pri Košiciach, je v severnej časti obce plánovaná individuálna bytová výstavba, ktorá si pravdepodobne vyžiada stavebno – technické opatrenie na zníženie hladiny hluku. Po spresnení zámerov obce bude posúdený možný vzniknutý stav a na jeho základe budú navrhnuté opatrenia. Na základe uvedeného sa **odporúča uvažovať s priestorom na telese cesty pre realizáciu protihlukovej steny na ľavej strane cesty R4 Košice – Milhošť (medzi R4 a obcou Haniska pri Košiciach) cca od km 1,700 do km 3,700 s výškou min. 2 m.**

##### Vplyv emisií na obyvateľstvo

Výsledky emisnej štúdie potvrdili, že vybudovaním rýchlostnej cesty R4 Košice – Milhošť, **nebudú v roku 2040 prekračovať priemerné ročné hodnoty NO<sub>2</sub> , SO<sub>2</sub> , C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, NO<sub>x</sub> , CO a Pm<sub>10</sub> povolené limity.**

##### Vplyvy na bezpečnosť obyvateľstva a kvalitu bývania

Presmerovaním tranzitnej dopravy mimo intravilán dotknutých obcí sa výrazne zníži dopravná záťaž v obciach. Zvýši sa bezpečnosť chodcov a cyklistov, zníži sa hluková a emisná záťaž v centrálnych častiach obcí, čo sa sekundárne prejaví vo zvýšení kvality životného prostredia a znížení stresu z dopravy.

#### I.4.4 Vstupy (pôda, voda, suroviny, zdroje energie);

##### Záber pozemkov :

Trasa rýchlostnej cesty je vedená cez poľnohospodársky pôdny fond (PPF) a v minimálnom rozsahu aj cez lesný pôdny fond (LPF). V katastri nehnuteľností je územie evidované ako orná pôda, trvalý trávny porast, les a ostatná plocha.

*Trvalý záber pozemkov podľa katastrálnych území:*

katastrálne územie	Trvalý záber pozemkov (m <sup>2</sup> )	Dočasný záber pozemkov (m <sup>2</sup> )
Šebastovce	6 374,96	2 605,00
Valaliky	57 842,06	16 126,00
Haniska	163 821,88	44 862,00
Sokolany	64 880,87	29 513,00
Seňa	224 420,68	43 310,00
Kechnec	114 916,77	15 871,00
Perín	32 820,52	15 590,00
Milhost'	89 671,71	15 615,00
<b>spolu</b>	<b>754 749,45</b>	<b>183 492,00</b>

##### Požiadavky na výrub drevín :

Na základe vykonanej inventarizácie drevín rastúcich mimo lesa, v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z., je potrebné odstrániť v koridore predmetnej stavby 399 kusov stromov a 1 936 m<sup>2</sup> kríkov. Ich celková spoločenská hodnota predstavuje 162 243,40,-€.

*Požiadavky na výrub drevín podľa katastrálnych území:*

katastrálne územie	počet stromov (kusy)	plocha krovia (m <sup>2</sup> )	spoločenská hodnota (v Sk)
Šebastovce	15	57	4 201,43 €
Valaliky	17	14	6 967,88 €
Haniska	264	995	41 858,73 €
Seňa	81	530	81 858,73 €
Kechnec	7	115	7 000,43 €
Milhost'	15	225	20 449,95 €
<b>spolu</b>	<b>399</b>	<b>1 936</b>	<b>162 243,40 €</b>

V rámci tejto stavby sa neuvažuje s náhradnou výsadbou na plochách mimo záujmové územie. Na násypových a zárezových svahoch telesa rýchlostnej cesty navrhujeme vegetačné úpravy.

#### I.4.5 Výstupy (napr. množstvá a druhy: emisií do atmosféry, úniky do vodného systému, odpady)

Z hľadiska **zaťaženia emisiami** na základe výpočtov podľa použitej metodiky v časových horizontoch 2006 až 2024 nedochádza k prekročeniu príslušných imisných limitov pre oxid uhoľnatý a vplyv na kvalitu životného prostredia je malý.

V roku 2040 po vybudovaní rýchlostnej cesty R4 Košice - Milhost' nebudú neprekračovať priemerné ročné hodnoty NO<sub>2</sub> , SO<sub>2</sub> , C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, NO<sub>x</sub> , CO a Pm<sub>10</sub> povolené limity, pričom maximálne zaťaženie SO<sub>2</sub> predstavuje len 1.5%, NO<sub>2</sub> len 14.2% , NO<sub>x</sub> len 39.7% C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> len 2 % a Pm<sub>10</sub> len na 1.5% z povolenej limitnej hodnoty.

#### **Bilancia vody, zemný plyn, verejná kanalizácia v etape prevádzky**

Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R4 nepotrebuje pre svoju prevádzku zásobovanie vodou, zemným plynom, ani napojenie na verejnú kanalizáciu.

#### **Elektrické rozvody a informačný systém**

V rámci predmetného úseku rýchlostnej cesty R4 je potrebné zabezpečiť elektrickú energiu pre informačný systém rýchlostnej cesty (ISRC). Prívod elektrickej energie pre ISRC je navrhnutý z jestvujúcej trafostanice v priemyselnom parku Kechnec. Predpokladané odbery z trafostaníc pre ISRC sú 15 kW a budú v tejto etape výstavby nezálohované. Ďalšie požiadavky na zabezpečenie elektrickej energie nie sú v rámci tejto stavby potrebné.

#### **Odpady a spôsob nakladania s odpadmi**

Vzhľadom na skutočnosť, že stavba prechádza pásmami hygienickej ochrany vodných zdrojov, sú stanovené osobitné podmienky pre vykonávanie stavebných prác ako aj pre zriaďovanie a prevádzku zariadení staveniska, resp. stavebných dvorov.

**V etape výstavby** vzniknú odpady z nasledujúcich činností:

- likvidácia krovia na ploche 1 936 m<sup>2</sup> a výrub stromov v množstve 399 ks
- demolácia priepustu na ceste I/68 – 2,5 tony
- odstránenie jestvujúcich vozoviek na ploche 19 206 m<sup>2</sup> vybúraním a na ploche 12 050 m<sup>2</sup> frézovaním, čím sa spolu získa 5 404 m<sup>3</sup> odstránených asfaltových zmesí t.j. 12 430 ton. Odstránené asfaltové vrstvy sa použijú na recykláciu, alebo na úpravu povrchov poľných ciest.
- z úprav inžinierskych sietí sa získa podľa odhadov 120 ton betónu, 8,6 tony železa a 6,5 tony káblov,
- z rekonštrukcie železničných priecestí na ŽSR sa získa 15 ton betónu, 14 ton dreva (železničné podvaly) 11 ton železa,
- odstránenie jestvujúcej vozovky v celkovej ploche 7 835 m<sup>2</sup>,
- odstránenie jestvujúcej „čiernej“ skládky stavebných odpadov v priestore stanice Haniska na ploche 1500 m<sup>2</sup> – odhadovaných 25 ton,
- odstránenie jestvujúcich podzemných a nadzemných inžinierskych sietí v mieste preložiek.

Kovové časti z rekonštrukcie železničných priecestí a úprav inžinierskych sietí budú odovzdané ako druhotné suroviny. Materiál vrstiev vozovky – bitúmenové zmesi je možné využiť na recykláciu v obalovacom centre na výrobu asfaltových zmesí.

Odpady podľa jednotlivých druhov môžu byť likvidované v certifikovaných prevádzkach.

**Počas prevádzky** rýchlostnej cesty budú vznikať odpady pri údržbe a oprave komunikácie – bitúmenové zmesi z obrusnej vrstvy vrchnej časti vozovky, pri starostlivosti o dopravné značenie – odpadové farby a laky a ich obaly, z odstraňovania následkov prípadných havárií

(výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky, absorpčné materiály a pod.), z čistenia lapačov olejov, drevo z údržby vegetačnej zelene. Spôsob a nakladanie s odpadmi počas prevádzky bude stanovený v manuáloch užívania verejnej práce.

#### **I.4.6 Dostupné údaje o možných významných cezhraničných dopadoch na životné prostredie navrhovanej činnosti**

Na konci úseku bude rýchlostná cesta napojená v mieste novo navrhovaného štátneho priechodu SR/MR cca vo vzdialenosti 150 m od jestvujúceho hraničného priechodu Milhošť/ Tornyosnémeti s výhľadovým pokračovaním preložky cesty M30 v Maďarskej republike.

Do doby dostavby preložky cesty M30 v Maďarskej republike je navrhované dočasné napojenie rýchlostnej cesty R4 na jestvujúcu cestu I/68 pred hraničným priechodom dočasným napojením dĺžky cca 250 m.

Možno predpokladať, že vplyvy hlukovej a emisnej záťaže identifikované na slovenskej strane a vplyvy na živú a neživú prírodu budú podobného charakteru aj na maďarskej strane. Iné významné cezhraničné dopady na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Na maďarskej strane sa vykonalo posudzovanie vplyvov cesty M30 v roku 2012 ktoré identifikovalo vplyvy na životné prostredie a navrhlo opatrenia na elimináciu, resp. zmiernenie negatívnych účinkov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v intenciách platnej národnej legislatívy.

Možno predpokladať, že vplyvy hlukovej a emisnej záťaže identifikované na slovenskej strane a vplyvy na živú a neživú prírodu budú podobného charakteru aj na maďarskej strane. Iné významné cezhraničné dopady na životné prostredie sa nepredpokladajú.

#### **I.4.7 Navrhované zmierňujúce opatrenia**

- **Opatrenia na ochranu vodných zdrojov**

V mieste navrhovanej stavby a v jej okolí sa nenachádza vodná nádrž ani evidované vodné zdroje. Časť rýchlostnej cesty R4 bude mať zabezpečené odvedenie zrážkových povrchových vôd pomocou cestnej kanalizácie. Zrážková voda zachytená systémom cestnej kanalizácie bude pred vyústením prečistená v odlučovačoch ropných látok so sedimentačnou časťou. Cestná kanalizácia s odlučovačmi ropných látok umožňujú ich uzatvorenie a zachytenie prípadných nebezpečných látok, ktoré sa dostali z povrchu vozovky do cestnej kanalizácie napr. v prípade dopravnej nehody. Tieto zachytené látky budú vyčerpané z odlučovačov ropných látok a kanalizácie a likvidované v zmysle zákona o odpadoch.

Vyústenie zrážkových vôd je navrhované do vodných tokov (Belžiansky, Sokoliansky potok, odvodňovací „Perínsky kanál“ v priemyselnom parku) alebo do podzemných vôd prostredníctvom retenčno-vsakovacích nádrží. Celkovo je navrhovaných 8 retenčno-vsakovacích nádrží. Tri retenčno-vsakovacie nádrže majú vyústené zachytené zrážkové vody do podzemných vôd vsakovaním cez štrkopieskový filter, ostatné retenčno-vsakovacie nádrže sú vyústené do vodných tokov (Belžiansky, Sokoliansky potok a „Perínsky kanál“) obmedzených odtokom 20 alebo 40 L/s. Retenčno-vsakovacie nádrže sú svojou kapacitou dimenzované pre zachytenie 3 hodinového dažďa.

- **Protihlukové opatrenia**

Z výsledkov hlukovej štúdie vyplýva, že v zastavanom území obcí Haniska, Sokolany, Seňa a Kechnec nebude v posudzovanom období rokov 2010 až 2040 dochádzať k prekročeniu povolených limitov hluku z prevádzky na rýchlostnej ceste R4.

Na ochranu plánovanej obytnej zástavby obce Haniska budú navrhnuté protihlukové steny výšky 3 m a dĺžky 1 900 m.

#### • Opatrenia na ochranu prírody a krajiny

K opatreniam na ochranu prírody a krajiny môžeme zaradiť:

- stĺpy vysokého napätia VN22-kV vedenia, budú osadené zábranami proti sadaniu vtáctva,
- kríženie erózných rýh s potokmi a občasnými potokmi bude zabezpečené mostnými objektmi bez úpravy dna erózných rýh,
- brehové porasty navrhnuté na výrub v mieste kríženia mostných objektov s tokmi budú zasiahnuté iba v nevyhnutnom rozsahu, a to iba v šírke rýchlostnej cesty a jej ochranného pásu a v priestore úpravy vodných tokov,
- v rámci kompenzačných opatrení nebolo navrhnuté vytvorenie náhradného biokoridoru a na zmiernenie negatívnych vplyvov je možné považovať výsadbu krovinej a stromovej zelene na okolitých pozemkoch devastovaných stavbou.
- do programu monitoringu boli zahrnuté aj lesné biotopy a vtáctvo. Monitoring zahŕňa obdobie výstavby rýchlostnej cesty R4 a je plánovaný aj v prvých rokoch jej prevádzky (úvodný monitoring lesných biotopov a vtáctva bol realizovaný v roku 2011 a monitoring vtáctva pokračoval aj v roku 2012).

#### I.5 Meno, adresa a telefónne číslo navrhovateľa

##### Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:

Ing. Viktória Chomová  
investičná riaditeľka a podpredsedníčka predstavenstva,  
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,  
tel.:02/58311300, fax.: 02/58311705, e-mail: viktor.chomova@ndsas.sk

##### Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie:

Ing. Anna Holásková  
vedúca odboru investičnej prípravy diaľnic a rýchlostných ciest  
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava,  
tel.:02/58311315, fax.: 02/58311720, e-mail: [anna.holaskova@ndsas.sk](mailto:anna.holaskova@ndsas.sk)

Ing. Pavol Čierny  
Špecialista investičnej prípravy rýchlostných ciest  
Národná diaľničná spoločnosť, a.s., prosim doplnit adresu Prešov  
tel.: 051 7085011, e-mail: pavol.cierny@ndsas.sk

#### I.6. EIA dokumentácia a súpis dopadov na životné prostredie (Správa o hodnotení)

Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie "R4 Košice – Milhost' – štátna hranica SR/MR, preložka cesty" podľa zákona č. 127/94 Z. z., vypracoval: Ekojet spol. s r.o., Tomášikova 31, 821 02 Bratislava, február 2004 (správa o hodnotení vplyvov).

Ministerstvo životného prostredia (MŽP) SR na základe správy o hodnotení vplyvov vydalo k navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R4 Košice – Milhosť, záverečné stanovisko č. 9716/04-1.12 zo dňa 30.09.2004.

Vplyvy na životné prostredie identifikované v EIA a aktualizované na základe výsledkov ďalších prieskumných prác vykonaných v DÚR a v DSP sú uvedené v kapitole I.4.

Dokumentácia EIA nie je súčasťou oznámenia.

## **II. Kontaktné údaje**

### **II.1 Kontaktné údaje orgánu zodpovedného za koordináciu činností súvisiacich s EIA na Maďarskej strane**

Környezetvédelmi és Vízügyi Miniszterium  
Fő utca 44-50  
H.1011 Budapest  
Hungari

### **II.2 Kontaktné údaje strany pôvodu**

#### **Kontaktné údaje orgánu zodpovedného za koordináciu činností súvisiacich s EIA:**

RNDr. Gabriel Nižňanský  
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia  
Odbor environmentálneho posudzovania  
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, Slovenská republika  
tel. +421 905 680873, e-mail : [gabriel.niznansky@enviro.gov.sk](mailto:gabriel.niznansky@enviro.gov.sk)

#### **Kontaktné údaje rezortného orgánu**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky  
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií  
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika  
Tel.: +421 2/ 5949 4111

## **III. Údaje o procese EIA v krajine, kde je navrhovaná činnosť umiestnená**

Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie "R4 Košice – Milhosť – štátna hranica SR/MR, preložka cesty" podľa zákona č. 127/94 Z. z., vypracoval: Ekojet spol. s r.o., Tomášikova 31, 821 02 Bratislava, február 2004 (správa o hodnotení vplyvov).

V procese EIA bola stavba rýchlostnej komunikácie R4 Košice – Milhosť – št.hr. SR/MR navrhnutá vo variantoch červený, modrý, zelený, vrátane variantu nulového.

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov činnosti na životné prostredie správa o hodnotení odporúčala na realizáciu ako jednoznačne prijateľný variant zelený.

Ministerstvo životného prostredia (MŽP) SR na základe správy o hodnotení vplyvov vydalo k navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R4 Košice – Milhosť, záverečné stanovisko č. 9716/04-1.12 zo dňa 30.09.2004. Z posúdenia činnosti vyplýva, že dôvodom kladného záverečného stanoviska odporúčaného variantu je akceptovateľný dopad činnosti na životné prostredie a možnosť vykompenzovania ujmy, ktorú výstavba a prevádzka cesty prinesie. Je však nevyhnutné, aby boli dodržané všetky podmienky pre realizáciu stavby uvedené v tomto stanovisku.

Celkovo bolo na MŽP SR doručených 21 písomných stanovísk dotknutých orgánov. Žiadny z pripomienkujúcich nezamietol navrhovanú činnosť, avšak v niektorých stanoviskách boli požiadavky, ktoré sa premietli do podmienok záverečného stanoviska.

#### **IV. Údaje o procese účasti verejnosti**

Verejné prerokovania Správy o hodnotení navrhovanej činnosti boli realizované v jednotlivých obciach v dňoch 24.-31.3. 2004:

- 24.3.2004 – obec Sokolany - zúčastnilo sa 15 občanov, v diskusii vystúpilo 5 občanov,
- 25.3.2004 – obec Belža – nezúčastnil sa žiaden občan,
- 25.3.2004 – obec Haniska - zúčastnilo sa 34 občanov, v diskusii vystúpilo 14 občanov,
- 26.3.2004 – obec Kechnec - zúčastnilo sa 36 občanov, v diskusii vystúpilo 6 občanov,
- 30.3.2004 - obec Šebastovce - zúčastnilo sa 33 občanov, v diskusii vystúpilo 6 občanov,
- 30.3.2004 – obec Barca - zúčastnilo sa 55 občanov, v diskusii vystúpilo 10 občanov,
- 31.3.2004 – obec Valaliky - zúčastnilo sa 5 občanov, v diskusii vystúpilo 4 občanov,
- 31.3.2004 – obec Milhosť - zúčastnilo sa 9 občanov, v diskusii vystúpilo 9 občanov,
- 31.3.2004 – obec Seňa - zúčastnilo sa 32 občanov, v diskusii vystúpilo 12 občanov,

Verejnosti bolo prezentované technické riešenie navrhovanej činnosti, výsledky Správy o hodnotení vplyvov a vysvetlené otázky týkajúce sa technického riešenia stavby a opatrení na elimináciu a zmiernenie negatívnych účinkov navrhovanej činnosti. Niektorí občania zaslali svoje stanoviska aj písomne a aj tieto bolo vyhodnotené v záverečnom stanovisku.

#### **V. Termín žiadosti o odpoveď**

Termín žiadosti o odpoveď: 6 týždňov od doručenia oznámenia.



