

O B S A H

	Strana
I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
1. Názov	3
2. Identifikačné číslo	3
3. Sídlo	3
4. Oprávnený zástupca navrhovateľa	3
5. Kontaktná osoba a miesto na konzultácie	3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	3
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	3
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti	3
2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch	3
2.1. Opis technického a technologického riešenia	5
2.2. Požiadavky na vstupy	11
2.3. Údaje o výstupoch	12
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie	15
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	15
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	15
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	15
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	31
1. Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia	31
2. Porovnanie priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	36
3. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území	36
4. Opatrenia na ochranu životného prostredia	36
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	37
VI. PRÍLOHY	
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona	43
2. Projektová dokumentácia	
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	40
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA	40
IX. PODPIS OPRÁVNEŇENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	40
X. Fotodokumentácia	41

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov : **Slovenská správa ciest Bratislava**
2. Identifikačné číslo : 00 00 3328
3. Sídlo : Miletičova 19, 826 19 Bratislava
4. Oprávnený zástupca navrhovateľa : Ing. Gabriela Mareková, námestník ÚIP SSC IVSC, Košice, Kasárenské nám. 4, 040 01 Košice, tel.: 055/7277241
5. Kontaktná osoba v technických a technologických záležitostiach:
: Ing. Gabriela Mareková, SSC IVSC, Košice, Kasárenské nám. 4, Košice
mail: gabriela.marekova@ssc.sk, tel.: 055/7277241
: Ing. Ján Melničák, SSC IVSC, Košice, Kasárenské nám. 4, Košice,
mail: jan.melnicak@ssc.sk, tel.: 055/7277251
6. Miesto na konzultácie : **Slovenská správa ciest**, Investičná výstavba a správa ciest Košice, Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**I/66 – 064 Kežmarok most****III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI****1. Umiestnenie navrhovanej činnosti**

Miesto stavby: Prešovský kraj,
Okres: Kežmarok,
obec: Kežmarok

Katastrálne územie: Kežmarok

2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy

Cesta I/66 na území Slovenskej republiky patrí do siete štátnych ciest I. triedy, ktorej súčasťou je aj mostný objekt s evidenčným číslom 66 - 064. Cesta je v predmetnom území dvojpruhová, obojsmerná, smerovo nerozdelená, trieda cesty je C11,5. Cez most prechádzajú dva jazdné pruhy, pri kruhovom objazde v smere na Starú Ľubovňu oddelené ostrovčekom. V smere na Poprad pribúda na moste jeden odbočovací pruh. Tam už nie je komunikácia smerovo rozdelená ostrovčekom. Komunikácia je smerovo v priamej s konštantným výškovým stúpaním smerom na Starú Ľubovňu v oblasti mostného objektu.

Dôvodom zmeny navrhovanej činnosti je stavebnotechnický stav mosta, ktorý je charakterizovaný koeficientom stavebného stavu VI - veľmi zlý.

Zároveň je na moste znížená zaťažiteľnosť mosta nasledovne:

Normálna zaťažiteľnosť	V.n	12,7t
Výhradná zaťažiteľnosť	V.r	50,4t
Výnimočná zaťažiteľnosť	V.e	115,6t

Uvedená zaťažiteľnosť platí pre zúženú šírku dopravného priestoru na 7m.

Účelom navrhovanej zmeny činnosti je rekonštrukcia mostného objektu a príslušného úseku cesty I/66 s cieľom odstrániť zistené poruchy súčasného mosta a príslušného úseku cesty I/66 tak, aby sa zlepšil stavebnotechnický stav mosta a bolo zabezpečené plynulé a bezpečné prevedenie motorovej a nemotorovej dopravy. Navrhovaná úprava cesty a rekonštrukcia mostného objektu je limitovaná jestvujúcim stavom, najmä smerovým a výškovým vedením cesty I/66. Najvhodnejšou zmenou navrhovanej činnosti je kompletná rekonštrukcia mostného zvršku, mostného zvršku, zosilnenie predpätia voľnými predpínacími káblami, zosilnenie spodnej stavby mikropilótami a sanácia viditeľných plôch nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Súčasťou sanácie spodnej stavby bude vybudovanie nových záverných múrikov, prechodových dosiek a dobetónávka za oporami so zhotovením mikropilót. Súčasťou stavby bude spevnenie svahov pod mostným objektom a vybudovanie obslužných schodísk.

Z dôvodu plynulého napojenia nivelety cesty I/66 na niveletu zrekonštruovaného mostného objektu je nutná úprava príslušných úsekov cesty I/66 v celkovej dĺžke 83,00 m.

V dotknutom území sa nachádzajú nasledujúce inžinierske siete:

- existujúci kábel NN vedenia v km 0,0500 dočasnej cesty obj. 102-00 sa osadí do chráničky z dôvodu pokládky „L“ prefabrikátov (správca neznámy),
- existujúce vodovodné potrubie uložené pod existujúcou cestou I/66 – už upravené tak, aby nedošlo ku kolízii (VVS),
- existujúci telekomunikačný kábel vedený pozdĺž existujúcej cesty I/66 – bol uložený do chráničky (Slovak Telecom),
- existujúci neznámy kábel (mestský rozhlas) bol ochránený cestnými obrubníkmi počas osadenia pravého dočasného mosta,
- existujúca vodovodná prípojka – bola osadená do chráničky a pretlačená počas osadenia pravého dočasného mosta (Tatraker),
- existujúci telekomunikačný kábel – pod chodníkom pri parkovacej ploche supermarketu – bol uložený do chráničky v rámci osadenia pravého dočasného mosta (správca neznámy).

Preložky podzemných a nadzemných inžinierskych sietí

Navrhovaná rekonštrukcia mosta na ceste I/66 si vyžiada prekládku existujúceho kábla NN vedenia v km 0,0500 dočasnej cesty obj. 102-00.

Pozemky, ktoré budú využívané v rámci stavby trvalého objektu mosta sú voľné. Ostatné pozemky, ktoré bude nutné sprístupniť kvôli vybudovaniu obchádzkových trás budú dočasne užívané. Stavba si vyžaduje demoláciu mostného zvršku existujúceho mostného objektu. Celkovú dĺžku doby rekonštrukcie predpokladáme cca 10 mesiacov. Stavebné práce odporúčame realizovať v jednej stavebnej sezóne, aby bola zabezpečená zimná údržba cesty I/66.

Rozsah stavby pozostáva z nasledovných stavebných úprav:

- rekonštrukcia mosta 66-064
- vybudovanie obchádzkových trás cez dočasné mosty v blízkosti rekonštruovaného mosta
- rekonštrukcia príslušného cestného telesa

Práce na rekonštrukcii budú prebiehať v 4. Etapách:

I. etapa:

- vybudovanie obchádzkovej trasy a osadenie dočasného dopravného značenia
- vyradenie všetkej dopravy z mosta, búracie práce (mostný zvršok, prechodové dosky, N.K.)
- výkopy za oporami

II. etapa:

- vybudovanie betónových a osadenie oceľových deviátorov,
- osadenie (navlečenie) predpínacích káblov, vŕtanie mikropilót za oporami
- predpínanie káblov, spriahujúce trne, spriahujúca doska, dopínanie káblov
- nové prechodové oblasti (dobetonávka N.K., prechodová doska)
- taniere odvodňovačov, izolácia mostovky
- nový mostný zvršok

III. etapa:

- sanácia pohľadových plôch
- reprofilácia
- dobudovanie spevnených plôch pod mostom
- obslužné schodiská
- osadenie novej značky s evidenčným číslom mosta
- po rekonštrukcii mosta sa odstráni pôvodná značka určujúca zaťažiteľnosť mosta

IV. etapa:

po ukončení rekonštrukcie mostného objektu 66-064 budú začaté práce na rekonštrukcii úsekov cesty:

- vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí v dotknutom území ich majiteľmi resp. správcami
- odfrézovanie krytu vozovky
- vybúranie ostrovčeka, zábradlí a chodníkov na oboch stranách cesty
- osadenie obrubníkov, vybudovanie chodníkov a ostrovčeka, osadenie zábradlí
- dobudovanie vjazdu do baptistického kostola
- pokládka asfaltových vrstiev krytu vozovky
- obnova zvislého a vodorovného dopravného značenia
- spätné presmerovanie dopravy na cestu I/66
- demontáž, vybúranie a odvoz dočasných objektov
- úprava dočasne zabratých plôch do pôvodného stavu, planírovanie, ohumusovanie, osiatie .

2.1. Opis technického a technologického riešenia

Predmetná rekonštrukcia je členená na časti stavby (objekty):

101-00 Rekonštrukcia cesty I/66

102-00 Dočasná obchádzka

201-00 Rekonštrukcia mosta I/66-064

202-00 Dočasné premostenie nad riekou Poprad v Kežmarku

Riešenie objektov:

➤ 201-00 Rekonštrukcia mosta I/66 - 064

Popis jestvujúceho mostného objektu

Jestvujúci mostný objekt na ceste I/66 v katastri mesta Kežmarok bol postavený v roku 1967 a je charakterizovaný koeficientom stavebného stavu VI - veľmi zlý. Mostný objekt je jednoložový. Nosná konštrukcia je tvorená monolitickou predpätou trámovou rámovou konštrukciou s nábehom. Nosnú konštrukciu tvorí päť trámov. Dĺžka nosnej konštrukcie je 48,50 m a jej šírka je 16,00 m.

Z diagnostiky mosta vyplýva, že vo všetkých pozdĺžnych predpätých nosníkoch sú, najmä v oblasti okolo stredy rozpätia, série zvislých trhlín na celú výšku nosníkov, vo viac-menej pravidelných vzdialenostiach 40 -50 cm. Šírka trhlín je do 0,6 mm. Na vozovke, nad oporami a za prechodovými doskami, sa nachádzajú viditeľné trhliny, čo spôsobuje zatekanie vody na nosnú konštrukciu a spodnú stavbu. Dlhodobé zatekanie vody cez trhliny na vozovke, spôsobilo rozpad betónu a koróziu obnaženej betonárskej výstuže na spodnej stavbe. Nefunkčné odvodňovače, skorodované zábradlie, rozpadnuté rímasy s korodujúcou obnaženou výstužou dopĺňajú zlý stav mosta. Všetky tieto okolnosti majú vplyv súčasný stavebno-technický stav mostného objektu a na bezpečnosť a plynulosť dopravy v tomto úseku cesty.

Na krajných oporách, ktoré slúžia ako tlačene stojky je nosná konštrukcia uložená pomocou vrubových kĺbov. Základy mosta tvoria masívne železobetónové pásy o rozmere 2,7x1,8 m.

Návrh rekonštrukcie mosta

Rekonštrukcia mosta bude prebiehať v troch etapách:

1. etapa – Búracie a výkopové práce

Po vyradení všetkej dopravy z mosta na obchádzkovú trasu sa vyberá jestvujúci mostný zvršok (zábradlie, rímasy, vozovka, vyrovnávací betón, izolácia) až po povrch nosnej konštrukcie, ktorý sa výškovo zameria. Vybúrajú sa jestvujúce prechodové dosky a za oporami sa vybuduje výkop potrebný na zhotovenie mikropilót, betonáž dobetonávky za oporami a predpínanie voľných predpínacích káblov. Na nosnej konštrukcii, v časti za rámovými stojkami v komorovom priereze, sa v hornej doske vybúrajú otvory rozmeru 800x800 mm, pre prístup do komôrky na osadenie predpínacích káblov. Taktiež sa vyberá parabolická časť spodnej dosky nosnej konštrukcie. V priečnikoch a cez oporu sa vyvrtávajú otvory na prechod predpínacích káblov a v miestach budúcich odvodňovačov sa urobia vŕtané otvory na prechod odvodňovacieho potrubia.

2. etapa – Betonáž, predpínanie a vybudovanie nového zvršku

Za oporami sa vyhotovia mikropilóty a vybuduje sa dobetonávka za oporami. Vybetónuje sa betónový deviátor a osadia sa oceľové deviátory a predpínacie káble. Predpínacie káble sa predopnú na 50 % a následne sa osadia spriahajúce tŕne sa vybetónuje spriahajúca doska. Po zatvrdnutí betónu spriahajúcej dosky sa predpínacie káble dopnú na 100 %. Zhotovia sa nové prechodové oblasti a vybudujú sa nové prechodové dosky. Osadia sa taniere odvodňovačov. Zhotoví sa nová izolácia a vozovka, vybudujú sa rímasy a osadí sa zábradlie.

3. etapa - Sanácia pohľadového povrchu nosnej konštrukcie, spodnej stavby, a dokončovacie práce

V tejto etape budú podhlád a bočné plochy nosnej konštrukcie a všetky pohľadové plochy spodnej stavby očistené tlakovou vodou, odstráni sa skorodovaný betón, poškodené miesta budú reprofilované a natreté ochranným náterom. Osadia sa značky s evidenčným číslom mosta.

Očistenie nosnej konštrukcie a spodnej stavby navrhujeme tlakovou vodou. Tieto práce navrhujeme realizovať z plošiny na mechanickej ruke umiestnenej na moste alebo z plošiny umiestnenej na mobilnom podvozku. Pod mostom sa dobudujú spevnené plochy z betónu a kameniva a stabilizujú sa jestvujúce spevnenie. Pri podperách sa vybuduje obslužné schodisko so zábradlím. Osadia sa značky s evidenčným číslom mosta. Svahy mostných kužeľov sa zbavia kríkovej vegetácie a prečistí sa koryto rieky pod mostom a v jeho blízkosti.

Hlavné zásady postupu prác pri rekonštrukcii mostného objektu

Celá rekonštrukcia mosta sa bude realizovať s vylúčenou dopravou na moste, ktorá bude presmerovaná na dočasné mosty. Počas búracích prác a budovania nového zvršku je nutné zabezpečiť, aby nedošlo ku padaniu vybúraného materiálu do rieky Poprad. Preto navrhujeme na nosnú konštrukciu namontovať ochrannú

sieť prípadne inú zábranu proti padaniu materiálu. Zároveň navrhujeme zriadiť dočasné zábradlie pre bezpečný pohyb pracovníkov.

Charakteristika mosta – porovnanie nulového variantu s navrhovanou zmenou:

a/	most na ceste I/66	i/	v priestorovo priamej
b/	-	j/	šikmý
c/	most nad riekou Poprad	k/	most s normovanou zaťažiteľnosťou
d/	most s jedným poľom	l/	masívny
e/	jednopodlažný	m/	plnostenný
f/	s hornou mostovkou	n/	rámový
g/	nepohyblivý	o/	otvorene usporiadaný
h/	trvalý	p/	s neobmedzenou voľnou výškou
Dĺžka premostenia:	38,0 m (v osi nosnej konštrukcie)		
Dĺžka mosta:	55,76 m (pred rekonštrukciou)		
	57,65 m (po rekonštrukcii)		
Šikmosť mosta:	75,9g pravá		
Šírka vozovky medzi zvýšenými	11,5 m (pred rekonštrukciou)		
obrúbami:	11,5 m (po rekonštrukcii)		
Šírka chodníkov:	obojsstranné chodníky š. 2,25 m (pred rekonštrukciou)		
	obojsstranné chodníky š. 2,4 m (po rekonštrukcii)		
Šírka mosta medzi zábradliami:	15,5 m (pred rekonštrukciou)		
	15,8 m (po rekonštrukcii)		
Šírka mosta:	16,0 m (pred rekonštrukciou)		
	16,3 m (po rekonštrukcii)		
Výška mosta:	5,68 m (nad dnom rieky Poprad)		
Stavebná výška:	2,35 m		
Plocha mosta:	608 m ² (pred rekonštrukciou)		
	620 m ² (po rekonštrukcii)		

Vzťah k územiu

Rekonštrukčnými prácami na mostnom objekte dôjde k obmedzeniu dopravy na ceste I/66, doprava bude počas rekonštrukcie mostného objektu presmerovaná na dočasné mosty v blízkosti rekonštruovaného mosta. Prístup na stavenisko bude zabezpečený z jestvujúcej cesty I/66.

Vzhľadom na rozsah a charakter stavebných prác sa nepredpokladá zriaďovanie stavebných dvorov. Zhotoviteľ si zabezpečí parkovanie stavebných mechanizmov prípadne priestory pre skladovanie stavebného materiálu na jestvujúcich spevnených plochách.

Požiadavky na meranie počas rekonštrukcie a po rekonštrukcii

Na rekonštruovanom mostnom objekte je potrebné uskutočniť statickú zaťažovaciu skúšku.

➤ 202-00 Dočasné premostenie nad riekou Poprad v Kežmarku

Dočasné premostenie bude súčasťou dočasnej obchádzkovej cesty zabezpečujúcej premostenie rieky Poprad. Dočasný most je situovaný proti prúdu rieky vedľa druhého existujúceho dočasného mostného objektu a jestvujúceho mosta, ktorého zaťažiteľnosť je obmedzená. Poloha dočasného premostenia je navrhnutá v blízkosti jestvujúceho mosta na ulici Toporcerovej, vo vzdialenosti cca 10m proti prúdu rieky, v riečnom staničení r.km 101,18.

Určujúcimi požiadavkami pre návrh mostného objektu sú:

- priestorové usporiadanie trasy dočasnej komunikácie
- návrhový prietok rieky Poprad $Q_{100} = 390 \text{ m}^3/\text{s}$

Mostný objekt premostuje rieku Poprad. Koryto toku je upravené. Most sa nachádza v blízkosti jestvujúceho mosta, ktorý je súčasťou cesty I/66. V mieste vybudovania opory č.2 sa nachádza vodovodné potrubie, ktoré bude v rámci stavby osadené do chráničky dĺžky 16,5m.

Základné údaje o moste (podľa STN 73 6200)

Charakteristika mosta

a/	na pozemnej komunikácii	i/	most v priamej
b/	-	j/	kolmý most
c/	most cez rieku	k/	most s individuálnou zaťažiteľnosťou
d/	most s jedným otvorom	l/	nemasívny most
e/	most jednopodlažný	m/	priehradový most
f/	most s dolnou mostovkou	n/	trámový most
g/	nepohyblivý most	o/	uzatvorené usporiadanie mosta
h/	dočasný most	p/	most s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia:	39,0 m	Šírka chodníka:	1,5 m
Dĺžka mosta:	46,5 m	Výška mosta:	5,63 m
Šikmosť mosta:	100 g	Stavebná výška mosta:	1,44 m
Voľná šírka mosta:	4,4 m	Zaťaženie mosta:	normálna 32 t
Šírka mosta medzi obrubami:	3,80 m	Plocha mosta:	204,6 m ² (46,5x4,4)

Charakteristika mosta

Navrhnutý mostný objekt je jednopoložný. Most s rozpätím 42,0m predstavuje dočasné premostenie rieky Poprad pomocou oceľových priehradových nosných konštrukcií. Nachádza sa v priamej trati, pozdĺžny sklon je 1,89% v stúpaní. Voľná šírka na mostoch je 4,4 m. Voľná šírka medzi obrubami je 3,8 m. Stavebná výška mosta je 1,44m.

Spodná stavba

Spodná stavba navrhnutého mostného objektu pozostáva z dvoch krajných opôr (č.1 a č.2). Oporu č.1 a č.2 tvoria úložné prahy z cestných panelov uložených na štrkovom lôžku. Záverný múrik je z IZT ŽB prvku, ktorý je kotvený do cestného panelu závitovými tyčami na chemickej báze. Opony sú založené plošne na svahu koryta rieky Poprad. Ako ochrana proti podmytiu je navrhnutá nahádzka z kameňov preliata betónom.

Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia je tvorená oceľovou modulovou súpravou - jedná sa o oceľovú rozoberateľnú priehradovú konštrukciu. Dĺžka modulu je 6m. Navrhovaná nosná konštrukcia je tvorená 7 modulmi jednopodlažný jednostennými s dolnou mostovkou. Staticky pôsobí ako jednopoložný nosník prasto uložený. Na pravej strane mosta je oceľová chodníková konštrukcia, pripojená k nosníkom nosnej konštrukcie.

Bezpečnostné zariadenia

Na mostoch sa po oboch stranách umiestni zvodnica.

Ložiská

Súprava ŽM16M je uložená na opore č.1 na pevnom ložisku a na opore č.2 na pohyblivom valcovom ložisku.

Postup výstavby mosta

Výstavba nosnej konštrukcie pozostáva z týchto prác:

- príprava staveniska,
- vytýčenie spodnej stavby,
- zemné práce
- vybudovanie úložného prahu z cestných panelov na opore č.1 a č.2
- zhotovenie ochrany opory nahádzkou z lomového kameňa nad 150kg
- dobudovanie záverného múriku z IZT ŽB prvkov na opore č.1 a č.2
- montáž a osadenie mostných súprav ŽM16M a výsuv do projektovanej polohy

Vzťah k územiu

Koryto rieky Poprad v predmetnom úseku je upravené, regulované, má tvar zloženého lichobežníka. Opevnenie brehov je tvorené nízkou vegetáciou. Počas výstavby mostného objektu dôjde k obmedzeniu plynulosti premávky na ceste I/66.

➤ 101-00 Rekonštrukcia cesty I/66

V rámci rekonštrukcie jestvujúceho mosta na ceste I/66 nad riekou Poprad budú zrekonštruované aj príslušné úseky cesty I/66 medzi križovatkami pri supermarketoch Billa a Lidl. Začiatok rekonštruovaného úseku cesty I/66 je v križovatke pri supermarkete Billa, koniec úseku je pred vjazdom do okružnej križovatky.

Po ukončení rekonštrukcie mostného objektu 66-064 budú začaté práce na rekonštrukcii úsekov cesty:

- vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí v dotknutom území ich majiteľmi resp. správcami
- odfrézovanie krytu vozovky
- vybúranie ostrovčeka, zábradlí a chodníkov na oboch stranách cesty

- osadenie obrubníkov, vybudovanie chodníkov a ostrovčeka, osadenie zábradlí
- dobudovanie vjazdu do baptistického kostola
- pokládka asfaltových vrstiev krytu vozovky
- obnova zvislého a vodorovného dopravného značenia
- spätné presmerovanie dopravy na cestu I/66
- demontáž, vybúranie a odvoz dočasných objektov
- úprava dočasne zabratých plôch do pôvodného stavu, planírovanie, ohumusovanie, osiatie

1. etapa:

Vedenie dopravy :

- smer Poprad-Stará Ľubovňa po dočasnej obchádzke a dočasnom **pravom** moste
- smer Stará Ľubovňa – Poprad po dočasnej obchádzke a dočasnom **ľavom** moste

Stavebné práce

- buduje sa pravý jazdný pruh na ceste I/66 v smere Poprad - Stará Ľubovňa

2. etapa:

Demolačné práce:

- demontáž pravého dočasného mosta a odstránenie pravej časti obchádzkovej komunikácie

Vedenie dopravy :

- smer Poprad-Stará Ľubovňa po ceste I/66 v zrealizovanom pravom jazdnom pruhu
- smer Stará Ľubovňa – Poprad po dočasnej obchádzke a dočasnom ľavom moste

Stavebné práce

- buduje sa odbočovací pruh na ceste I/66 v smere Stará Ľubovňa – Ul. Garbiarská

3. etapa:

Demolačné práce:

- demontáž ľavého dočasného mosta a odstránenie ľavej časti obchádzkovej komunikácie

Vedenie dopravy :

- smer Poprad-Stará Ľubovňa po ceste I/66 v zrealizovanom pravom jazdnom pruhu
- smer Stará Ľubovňa – Poprad, Stará Ľubovňa – Ul. Garbiarska, Ul. Záhradná po ceste I/66 v zrealizovanom odbočovacom pruhu

Stavebné práce

- buduje sa ľavý jazdný pruh v smere Stará Ľubovňa - Poprad

Existujúci stav

V súčasnosti je vybudovaná pravá strana obchádzkovej komunikácie z cestných panelov a osadený dočasný pravý most cez rieku Poprad, po ktorom je vedená doprava v smere Stará Ľubovňa – Poprad. Doprava v opačnom smere Poprad - Stará Ľubovňa je vedená po existujúcej (pôvodnej) ceste I/66 a existujúcom moste 66-064 v dočasnom jazdnom pruhu šírky 3,25m, ktorý je usmernený pomocou vodiaceho prahu a smerovacích dosiek.

Zrealizovaná obchádzka je napojená cez parkovisko pred marketom Lidl na rameno existujúcej okružnej križovatky. Z toho dôvodu došlo k zmene organizácie dopravy na parkovisku, kde sa dočasne zrušilo 14 parkovacích miest. Nové parkovacie miesta boli vyznačené pozdĺž ulice Slavkovská, ku ktorým sa vybuvoval dočasný vjazd a výjazd na parkovisko.

Existujúce inžinierske siete, ktoré boli dotknuté vybudovaním obchádzky sa uložili do chráničiek resp. sa ochránili cestnými panelmi.

Navrhovaný stav

Pre úplné vylúčenie dopravy a chodcov z existujúceho mosta 66-064 z dôvodu jeho rekonštrukcie je potrebné dobudovanie ľavej strany dočasnej obchádzky a osadenie dočasného ľavého mosta cez rieku Poprad. Doprava počas rekonštrukcie mosta 66-064 bude vedená nasledovne:

V smere Poprad - Stará Ľubovňa - po obchádzke v jazdnom pruhu šírky 3,0m a dočasnom pravom moste

V smere Stará Ľubovňa – Poprad - po obchádzke v jazdnom pruhu šírky 3,0m a dočasnom ľavom moste

Doprava na obchádzke bude usmernená pomocou vodiacich prahov, vodiacich dosiek a dočasného dopravného značenia.

Pohyb chodcov cez rieku Poprad bude zabezpečovať lávka pre peších ukotvená na dočasnom ľavom moste. Chodci budú usmernení pomocou zábran na označenie uzávierky a dočasných dopravných značiek.

Po presmerovaní dopravy na vybudované obchádzky a zrekonštruovaní jestvujúceho mostného objektu 66-064 sa zrekonštruuje vozovka príslušného úseku cesty I/66 nasledovne:

- Odfrézovanie poškodeného krytu vozovky v hr. 100 mm
- Vyrovnanie pozdĺžnej deformácie pred mostným objektom podkladovou vrstvou z asfaltového betónu hr. 100 mm
- Pokládka ložnej a obrusnej vrstvy z asfaltového betónu v celkovej hrúbke 100 mm
- Dobudovanie deliaceho ostrovčeka pred okružnou križovatkou
- Dobudovanie smerovacieho ostrovčeka v priesečnej križovatke
- Vybúranie existujúcich chodníkov, odstránenie existujúceho zábradlia
- Dobudovanie chodníkov a osadenie zábradlí
- Osadenie stĺpov verejného osvetlenia (3ks)
- Dobudovanie vjazdu a schodiska do baptistického kostola (zo zámkovej dlažby)
- Obnova vodorovného a zvislého dopravného značenia
- Demontáž dočasných objektov, vybúranie cestného telesa dočasných obchádzkových trás, úprava terénu do pôvodného stavu
- Doasfaltovanie a dodláždenie plôch na parkovisku Lidl.

Po ukončení rekonštrukčných prác na mostnom objekte a príslušných úsekoch cesty I/66 sa doprava späť presmeruje na cestu I/66 a dočasné stavebné objekty sa demontujú a vybúrajú a dočasne zabraté plochy sa uvedú do pôvodného stavu.

Smerové vedenie pozostáva z priameho úseku dĺžky

Šírkové usporiadanie úseku
pred mostom 66-064:

- jazdný pruh	3 x 3,25 m
- vodiaci prúžok	3 x 0,25 m
- spevnená krajnica	2 x 0,25 m
Spolu voľná šírka	11,50 m

za mostom 66-064:

- jazdný pruh	2 x 4,50 m
- vodiaci prúžok	4 x 0,25 m
- spevnená krajnica	4 x 0,25 m
Spolu voľná šírka	11,50 m

Obnova vozovky po ukončení dočasnej obchádzky:

Dočasná obchádzka si vyžiada vedenie nákladnej dopravy cez parkovaciu plochu pred marketom LIDL a po okružnej križovatke. Predpokladá sa, že vedením nákladnej dopravy sa poškodí obrusaná vrstva existujúcej vozovky. Z toho dôvodu je po ukončení dočasnej obchádzky navrhnutá obnova vozovky, ktorá pozostáva z nasledujúcich prác:

- 1) Frézovanie hr. 100mm
- 2) Očistenie vozovky po odfrézovaní
- 3) Pokládka konštrukcie
- 4) Obnova vodorovného dopravného značenia

Oprava pojazdného prstenca okružnej križovatky po ukončení obchádzky:

Predpokladá sa, že vedením ťažkej nákladnej dopravy cez okružnú križovatkou sa poškodí existujúci pojazdný prstenec zo zámkovej dlažby. Z toho dôvodu je po ukončení dočasnej obchádzky navrhnutá jeho oprava, ktorá pozostáva z nasledujúcich prác:

- 1) Vybúranie existujúcich nábehových obrubníkov
- 2) Odstránenie existujúcej dlažby a podsypu so štrkopiesku
- 3) Osadenie nového nábehového obrubníka do betónového lôžka
- 4) Dobetonovanie nového prstenca
- 5) Dokončovacie práce
 - narezanie škár CB krytu
 - aplikácia trvalo pružnej asfaltovej zálievky (styk obrubník-vozovka)
 - obnova vodorovného dopravného značenia

Zemné a búracie práce

Zemné práce zahŕňajú len výkopové práce pri odstraňovaní cestného telesa dočasných obchádzok. V rámci rekonštrukcie vozovky cesty I/66 dôjde k odfrézovaniu krytu vozovky v hrúbke 100 mm a vybúraní deliaceho ostrovčeka pred okružnou križovatkou a chodníkov pozdĺž cesty I/66. Taktiež sa odstráni existujúce oceľové zábradlie pozdĺž chodníkov. Taktiež bude potrebné dobúrať časť parkovacej plochy v mieste osadenia dočasných mostov. Existujúca rúra pod vjazdom do Baptistického kostola sa vybúra vrátane betónových čiel.

Odvodnenie

Systém odvodnenia vozovky ostáva zachovaný bez zmeny - priečnym a pozdĺžnym sklonom cez existujúce uličné vpusty do cestnej kanalizácie.

V rámci frézovania a pokládky novej konštrukcie vozovky bude potrebná výšková úprava existujúcich uličných vpustov. Existujúca rúra pod vjazdom do baptistického kostola sa vybúra a osadí sa nová PP rúra DN 400 vrátane čelových prefabrikátov.

Bezpečnostné zariadenia

V rámci rekonštrukcie cesty I/66 pred a za mostom 66-064 budú pozdĺž chodníkov osadené oceľové zábradlia výšky 1,10m. Celkovo je navrhnutých 8 úsekov zábradlia.

➤ 102-00 Dočasná obchádzková komunikácia

Funkciou dočasnej cestnej komunikácie je spolu s dočasným premostením cez rieku Poprad zabezpečiť dopravné prepojenie v smere Stará Ľubovňa - Poprad a opačne z dôvodu rekonštrukcie jestvujúceho mosta 66-06 cez rieku Poprad, ktorý má v súčasnosti nevyhovujúci stavebnotechnický stav .

Popis technického riešenia - existujúci stav

V súčasnosti je vybudovaná pravá strana obchádzkovej komunikácie z cestných panelov a osadený dočasný pravý most cez rieku Poprad, po ktorom je vedená doprava v smere Stará Ľubovňa – Poprad. Doprava v opačnom smere Poprad - Stará Ľubovňa je vedená po existujúcej ceste I/66 a existujúcom moste 66-064 v dočasnom jazdnom pruhu š. 3,25, ktorý je usmernený pomocou vodiaceho prahu a smerovacích dosiek.

Zrealizovaná obchádzka je napojená cez parkovisko pred marketom Lidl na rameno existujúcej okružnej križovatky. Z toho dôvodu došlo k zmene organizácii dopravy na parkovisku, kde sa dočasne zrušilo 14 ks parkovacích miest. Nové parkovacie miesta boli vyznačené pozdĺž ulice Slavkovská ku ktorým sa vybuodoval dočasný vjazd a výjazd na parkovisko.

Existujúce inžinierske siete, ktoré boli dotknuté vybudovaním obchádzky sa uložili do chráničiek resp. sa ochránili cestnými panelmi.

Nový stav

Pre úplné vylúčenie dopravy a chodcov z existujúceho mosta 66-064 z dôvodu jeho rekonštrukcie je potrebné dobudovanie ľavej strany dočasnej obchádzky a osadenie dočasného ľavého mosta cez rieku Poprad.

Doprava počas rekonštrukcie mosta 66-064 bude vedená nasledovne:

V smere Poprad -Stará Ľubovňa - po obchádzke v jazdnom pruhu šírky 3,0m a dočasnom pravom moste

V smere Stará Ľubovňa – Poprad - po obchádzke v jazdnom pruhu šírky 3,0m a dočasnom ľavom moste

Doprava na obchádzke bude usmernená pomocou vodiacich prahov, vodiacich dosiek a dočasného dopravného značenia.

Pohyb chodcov cez rieku Poprad bude zabezpečovať lávka pre peších ukotvená na dočasnom ľavom moste. Chodci budú usmernení pomocou zábran na označenie uzávierky a dočasných dopravných značiek.

Samotné dobudovanie obchádzky bude pozostávať z nasledovných stavebných prác:

- vybúrania existujúcej žľabovky a trativodu (vybudované v 1. fáze)
- dočasné zrušenie 3ks parkovacích miest na parkovisku pred marketom LIDL
- odhumusovania príľahlého terénu (200mm)
- výkopových prác
- uloženie existujúceho NN kábla do chráničky v km 0,050 obchádzky (z dôvodu pokládky „L“ prefabrikátov)
- osadenia opornej steny z „L“ prefabrikátov (3600x1800x1500)
- dobudovania násypu zo štrkodrviny fr. 0-63
- diamantového zarezania existujúcej vozovky a prípravy pre pokládku panelov
- pokládky cestných panelov vrátane podsypu so štrkodrviny fr. 0-22
- dobudovania vjazdu do baptistického kostola zo zámkovej dlažby
- osadenia jednostranných betónových zvodidiel (ú.z. H1)
- osadenia vodiacich prahov a vodiacich dosiek
- vyznačenia vodorovného dopravného značenie a osadenie vodorovných dopravných značiek

Oporná stena z „L“ prefabrikátov“

Prístup stavebných strojov a staveniskovej dopravy k dočasnému mostu bude zabezpečovať prístupová cesta umiestnená medzi telesom dočasnej obchádzky a existujúcim oplatením.

Z dôvodu nedostatočného priestoru pre prístupovú komunikáciu bola vľavo v km 0,035- km 0,064 obchádzky navrhnutá oporná stena z „L“ prefabrikátov. „L“ Prefabrikáty sa uložia na podkladaný betón.

Dĺžka trasy dobudovanej časti obchádzky je 158,90m. Začiatok úseku sa odpája z existujúcej cesty I/66 v križovatke ulíc Toporcerova, Garbiarska a Záhradná a na konci je napojená cez parkovaciu plochu pred marketom Lidl na rameno okružnej križovatky.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky dočasnej obchádzky je navrhnutá v nasledovnom zložení: cestný betónový panel a štrkodrvina. Konštrukcia vozovky vjazdu do baptistického kostola je navrhnutá v nasledovnom zložení: zámková dlažba, piesok, štrkopiesok, štrkodrvina.

Zemné práce

Zemné práce pozostávajú z odhumusovania existujúceho terénu hr. 200mm, dočasného výkopu pre uloženie „L“ prefabrikátov a dobudovania násypu zo štrkodrviny fr. 0-63.

Odvodnenie

Odvodnenie dočasnej cestnej komunikácie je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky (3,0%). Povrchová voda z vozovky bude odvádzaná do betónovej žľabovky 500/500/130 vľavo, ktorá bude zaústená do žľabovky umiestnenej na päte násypu a vyústená do rieky Poprad. Voda pod vjazdom do baptistického kostola bude prevedená cez PP potrubie DN 400

Búracie práce

V rámci dobudovania obchádzky bude potrebné vykonať nasledovné búracie a demontážne práce:

- diamantové rezanie a vybúranie časti vozovky parkoviska cesty I/66 pre uloženie cestných panelov
- demontáž existujúceho stĺpu VO (pri chodníku pozdĺž parkoviska)
- vybúranie existujúcej žľabovky a trativodu zrealizovanej v prvej fáze budovania obchádzky.

Bezpečnostné zariadenia

V rámci dobudovania obchádzky je navrhnuté jednostranné betónové zvodidlo úrovne zachytenia H1 vpravo

Dopravné značenie a dopravné zariadenia

Na usmernenie dopravy a chodcov bolo na riešenom úseku navrhnuté vodorovné dopravné značenie, zvislé dopravné značenie a dopravné zariadenia (vodiace prahy, vodiace a smerovacie dosky, zábrany)

Napojenie na existujúcu cestnú sieť

Dočasná cestná komunikácia sa na začiatku smerovo a výškovo odpája z existujúcej cesty I/66 a na konci je napojená na okružnú križovatku na ceste I/66 pred marketom Lidl.

Prístup na pozemky rozdelené stavbou:

Zrealizovanie dočasnej cestnej komunikácie si vyžiada vybúranie existujúceho vjazdu do Baptistického kostola. Prístup sa zabezpečí vybudovaním dočasného vjazdu zo zámkovej dlažby.

Doporučený postup prác:

Pred výstavbou dočasnej komunikácie je potrebné

- vytýčenie objektu
- vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí v dotknutom území ich majiteľmi resp. správcami
- odstránenie objektov určených na vybúranie a demontáž

Výstavba objektu dočasnej komunikácie je potrebné

- odhumusovanie existujúceho terénu (200mm)
- osadenie opornej steny z „L“ prefabrikátov
- zemné práce (budovanie násypu)
- pokládka betónovej žľabovky
- zhotovenie novej konštrukcie vozovky (pokládka panelov)
- osadenie betónového zvodidla
- osadenie vodiacich prahov s vodiacimi doskami
- zriadenie zvislého a vodorovného dopravného značenia
- dokončovacie práce

2.2. Požiadavky na vstupy

➤ Záber pôdy

Rekonštrukčné práce na moste cez vodný tok Poprad a nadväzujúcich úsekoch cesty I/66 budú prebiehať v koridore existujúcej komunikácie, ale doprava bude odklonená na dočasnú obchádzkovú komunikáciu.

Realizáciou stavby tak dôjde k dočasným záberom pôdy a tvoria ho okrem obchádzkovej komunikácie aj manipulačné pásy a plochy, potrebné na manipuláciu s materiálmi a na vykonávanie stavebných prác., výstavba schodísk. Navrhovaná rekonštrukcia si vyžaduje dočasný záber pozemkov o celkovej ploche 1 729 m².

Stavba zasahuje do pozemkov, z ktorých prevažná väčšina je v katastrálnej evidencii evidovaná ako ostatné plochy, zastavané plochy a nádvorja, resp. vodná plocha, ale dva pozemky aj TTP a orná pôda.

V existujúcom stave zatravnené plochy v okolí mosta dotknuté rekonštrukciou mosta a príslušného úseku cesty (dočasný záber) budú opätovne zatravnené.

➤ **Spotreba vody**

Nároky na odber vody počas rekonštrukčných prác spočívajú v potrebe technologickej vody (najmä čistenie plôch vysokotlakým vodným lúčom) a pitnej vody pre zamestnancov stavby.

Počas rekonštrukcie bude zariadenie staveniska zásobované balenou pitnou vodou. Úžitková a technologická voda bude odoberaná z recipientu (na základe povolenia vodohospodárskeho orgánu), prípadne bude zabezpečovaná inak podľa výberu a možností zhotoviteľa. Kvantitatívne nároky na odber vody neboli špecifikované, pretože úzko súvisia s možnosťami a vybavením zhotoviteľa stavby, ktorý bude vybraný na základe verejnej súťaže.

Počas prevádzky nie je vykazovaná potreba žiadnej vody.

➤ **Ostatné surovinové a energetické zdroje**

Vzhľadom na rozsah a charakter stavby sa zabezpečenie všetkých materiálov predpokladá z príslušných zdrojov bez potreby otvárania nových zemníkov či depónií a budovania technologických zariadení. Zdroje materiálov potrebných pre zabudovanie do stavby si zabezpečí zhotoviteľ stavby.

Stavba nevyžaduje zásobovanie plynom ani palivom. Stavba je nevýrobného charakteru. V predmetnej lokalite sa nebudú budovať žiadne nové rozvody elektrickej energie. Vzhľadom na rozsah stavby nie sú zvlášť veľké nároky na zdroje energií a zdroje si zabezpečí dodávateľ stavby.

➤ **Dopravná a iná infraštruktúra**

Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému ciest.

Stavebné práce na mostnom objekte a úprave cesty I/66 si vyžadujú dočasné obmedzenie dopravy na ceste I/66. Počas celej rekonštrukcie mosta bude prevedená všetka doprava vrátane chodcov na dočasnú obchádzkovú trasu. Pracovisko na moste bude od dopravného priestoru oddelené smerovacími doskami. Maximálna rýchlosť cestnej dopravy počas rekonštrukcie v predmetnom úseku bude znížená na 30km/hod.

Technická infraštruktúra - realizácia rekonštrukčných prác predpokladá napojenie na verejnú telekomunikačnú sieť, ktoré bude zabezpečované cez existujúce spojenia mobilnej telefónnej siete, preto sa nepredpokladajú nové nároky na zriaďovanie telefónnych liniek.

Sociálna infraštruktúra - predpokladá sa, že potreba pracovných síl na stavbe (vzhľadom na rozsah stavby) bude zabezpečovaná z vlastných zdrojov dodávateľa, resp. zhotoviteľa rekonštrukcie, preto nevyplývajú osobitné požiadavky na kapacity sociálnej infraštruktúry mimo staveniska. V rámci aktivít evidovaných v dotknutom sídle v oblasti obchodu, reštauračných a pohostinných zariadení, prevádzkarní služieb, stavebná činnosť a prítomnosť pracovníkov na stavbe nebude znamenať nárast potreby služieb v porovnaní so súčasným stavom.

➤ **Nároky na pracovné sily**

Počas výstavby - pracovníkov pre realizáciu predmetnej stavby a všetkých vyvolaných investícií a ich prípravu zabezpečí zhotoviteľ stavby podľa ním zvoleného postupu výstavby, technického a technologického vybavenia a použitých technológií.

Počas prevádzky – realizovaním navrhovanej zmeny činnosti sa nepredpokladá vytvorenie nových pracovných miest, predpokladá sa, že správca komunikácie ju bude zabezpečovať z vlastných zdrojov v pôvodnej kvantite.

➤ **Iné nároky**

Neboli identifikované.

2.3. Údaje o výstupoch

➤ **Zdroje znečistenia ovzdušia**

Stavebná činnosť bude počas výstavby predstavovať v danom území nový dočasný zdroj znečistenia ovzdušia, pričom pôjde o stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia a mobilné zdroje znečistenia:

- emisie tuhých znečisťujúcich látok – spôsobené búracími prácami v priestore staveniska, sekundárna prašnosť zo súvisiacej stavebnej dopravy. Koncentrácia znečistenia bude závislá od charakteru stavebných prác a aktuálnych poveternostných podmienok
- emisie z dopravy - CO, NO_x, SO₂, C_xH_y, tuhé látky, prchavé organické látky (VOC) produkované spaľovaním pohonných hmôt v motoroch stavebných mechanizmov a nákladných vozidiel dovážajúcich stavebný materiál. Realizácia dočasnej obchádzkovej trasy zabezpečí plynulosť premávky, čím sa výraznejšie nezvýšia emisie zo spaľovacích motorov oproti súčasnému stavu.

Hlavným líniovým zdrojom znečistenia bude odvoz a dovoz materiálu po existujúcej prístupovej komunikácii I/66, ktorý bude zdrojom prašnosti a emisií vznikajúcich zo spaľovania pohonných látok v motoroch nákladných áut. Faktormi, ktoré ovplyvňujú mieru znečistenia ovzdušia dopravou sú rýchlosť, hmotnosť vozidla, stav vozovky a iné. Množstvo prachu bude zvýšené najmä v suchom a veternom počasí, naopak pri daždivom počasí bude podiel znečistenia ovzdušia menší. Tento vplyv je možné čiastočne eliminovať použitím moderných dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov v bezchybnom technickom stave, ale aj zakrývaním kapoty pri prevážaní sypkých materiálov.

Skutočnosť, že sa most nachádza v intraviláne mesta, indikuje, že negatívne vplyvy realizácie rekonštrukčných prác nepriaznivo ovplyvnia kvalitu ovzdušia obyvateľov bývajúcich v bezprostrednom okolí objektu mosta, resp. aj návštevníkov veľkoobchodov v okolí objektu. Zhoršenie kvality ovzdušia predstavuje negatívny vplyv, ktorý bude lokálny a krátkodobý (cca 10 mesiacov).

Počas prevádzky

Rekonštrukcia mosta neovplyvní stav produkcie emisií oproti súčasnému stavu. Skvalitnenie povrchu vozovky, ktoré je súčasťou rekonštrukcie, výrazne zvýši plynulosť premávky a vyvolá nižšie emisie znečisťujúcich látok ako sú v súčasnosti. Vzhľadom na rozsah rekonštrukcie vo vzťahu ku kvalite jednotlivých zložiek životného prostredia ide o nepodstatné zmeny oproti súčasnému stavu.

➤ **odpadové vody**

Pri rekonštrukcii mosta ponad rieku Poprad budú zdrojom odpadových vôd nasledujúce činnosti:

- čistenie a dočisťovanie povrchov betónu vysokotlakým vodným lúčom,
- betonárske práce,
- povrchové vody zo zrážok zo spevnených plôch staveniska.

Odpadové vody z čistenia automobilov na stavenisku rekonštrukčných prác nebudú vznikať, lebo zhotoviteľ bude vykonávať údržbu a čistenie mechanizmov mimo staveniska vo svojich zariadeniach. Hygienické zariadenia pre pracovníkov v zariadeniach staveniska sa použijú suché, chemické, teda počas rekonštrukcie nebudú vznikať splaškové vody. Množstvo odpadových vôd v tomto štádiu prípravy stavby nie je možné vyčíslieť.

V období prevádzky budú vznikať odpadové vody pri splachu zrážkových vôd z povrchu vozovky a pri údržbe vozovky (najmä v zimnom období).

➤ **odpady**

Pri realizácii stavby „I/66 -064 Kežmarok most“ budú vznikať nasledujúce odpady z demolačných, demontážnych a zemných prác:

Ostatné odpady „O“ budú vznikať najmä

- pri búracích prácach na moste - betón, železo, oceľ zo zvodidiel,
- pri frézovaní vozovky – bitúmen,
- pri výkopových prácach - zemina a kamenivo,
- činnosťou stavebných pracovníkov – komunálny odpad,
- obaly z použitých materiálov na stavbe.

Nebezpečné odpady „N“ budú vznikať

- pri používaní náterových, tesniacich a izolačných materiálov - obaly, zvyšky nebezpečných látok, handry z čistenia,
- pri používaní a bežnej údržbe používaného strojného zariadenia - čistenie strojného zariadenia znečisteného ropnými látkami, v prípade havárie – napr. roztrhnutie nádrže nákladného automobilu, úkapy nebezpečných látok a iné.

Odpady vznikajúce pri rekonštrukčných prácach sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov. (* N – nebezpečné odpady, O – ostatné odpady)

Druh	Názov	Pôvod odpadu	Kategória*	Materiálová bilancia
17 01 01	Betón	Betónová NK, spodná stavba, krídla, rímasy	O	665 ton
17 02 03	Plasty	Obaly	O	1 tona
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	Asfalty	O	514 ton
17 04 05	Železo a oceľ	Zábradlie, nosná konštrukcia mosta a chodníková konštrukcia mosta na dočasnej obchádzkovej komunikácii	O	16 ton
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 046 01 a 17 06 03		O	4,2 tony

Predpokladané druhy odpadov produkovaných počas prevádzky:

Kat.č.	Názov odpadu
08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11 (O)
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 (O)

Spôsob nakladania s odpadmi z rekonštrukcie a prevádzky na komunikácii a moste

S odpadmi sa bude nakladať podľa ustanovení zákona o odpadoch č. 79/2015 Z.z. v platnom znení. Spôsob nakladania s uvedenými druhmi odpadov, ktoré boli zaradené do kategórie odpad ostatný, bude pôvodca zabezpečovať najmä nasledovnými činnosťami: Z, R13, D15. Ďalšie nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými organizáciami na zmluvnom základe.

Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva príslušných okresov je potrebné pri nakladaní s prezentovanými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Stavebný odpad z búracích prác, ktorý môže mať rôznorodý charakter (ostatný, nebezpečný odpad) musí byť riešený samostatne. Drevo, použité pri oboch dočasných mostoch ako drevená mostovka a drevené obrubníky na dočasnej obchádzkovej komunikácii, nemožno klasifikovať ako odpad 17 02 01 „O“, pretože bude rozobraté a bez ďalších úprav bude použité na inej stavbe na rovnaký účel. Ostatný odpad inertného charakteru môže byť zhodnocovaný využitím ako zásypový materiál pri terénnych úpravách napríklad na skládke odpadov ako krycia vrstva. Vyfrézovaná surovina z asfaltového povrchu bude recyklovaná a použitá investorom stavby na iných lokalitách.

Nakladanie s nebezpečnými odpadmi bude zabezpečené prostredníctvom zmluvne zaistenej spoločnosti, ktorá má oprávnenie s danými odpadmi nakladať. Zhromažďovanie bude riešené na určených miestach zariadenia staveniska, v nádobách označených identifikačnými listami nebezpečných odpadov. Nebezpečné odpady budú zneškodňované na skládke nebezpečného odpadu.

Komunálny odpad vyprodukovaný najmä pracovníkmi počas výstavby bude riešený zmluvne oprávnenou organizáciou. Vybúraný materiál bude odvezený na skládku odpadov alebo do zberných dvorov. Uvažuje sa do vzdialenosti 20 km od stavby. Zhotoviteľ predloží doklad o spôsobe nakladania s odpadmi vzniknutými počas rekonštrukcie mosta. Ďalej použiteľný materiál ako sú vyfrézované vrstvy vozovky a zábradlie preberie SÚC Kežmarok.

S odpadmi vznikajúcimi počas prevádzky rekonštruovaného mosta bude nakladať správca komunikácie v súlade s platnou legislatívou pre odpadové hospodárstvo tak ako na ostatných úsekoch spravovaných komunikácií.

➤ Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Už v súčasnosti je v riešenom úseku cesty I/66 výrazne zvýšený hluk, pretože prechod vozidiel jedného dopravného prúdu po dočasnom, moste, na ktorom vozidlá prechádzajú po drevených podvaloch s plechovým oceľovým krytím, nárazy pneumatík vytvárajú hluk spôsobený nárazom kolies na spoje plechového krytia. Tento hluk sa zdvojnásobí počas rekonštrukcie, pretože pribudne ešte jeden takýto zdroj hluku - druhý dočasný most na obchádzkovej komunikácii. Počas rekonštrukčných prác **zdrojom hluku** okrem prebiehajúcej dopravy tranzitu na dočasných mostoch na ceste I/66 a obchádzkovej komunikácii budú aj stavebné mechanizmy a stroje pracujúce na rekonštrukcii mosta. Ide prevažne o zdroje mobilné, použitie stacionárnych zdrojov je málo pravdepodobné – v závislosti od zvoleného spôsobu rekonštrukčných prác a technického vybavenia zhotoviteľa rekonštrukčných prác.

Vzhľadom na to, že stavba sa nachádza v intraviláne mesta na severovýchodnom okraji priemyselného obvodu Juh, kde sú sústredené predovšetkým služby – obchodné centrá Billa, Lidl, železničná stanica, čerpacie stanice pohonných hmôt, predajňa stavebnín, ale aj úrady štátnej správy (Okresný úrad a Úrad práce a sociálnych vecí), kostol, a jeden rodinný dom vedľa kostola; poschodové obytné bloky sa nachádzajú až za

križovatkou, kde končí stavenisko, priamy vplyv rekonštrukčných prác na ich obyvateľov bude pôsobiť po dobu rekonštrukcie – 10 mesiacov. Ide o vplyv lokálny, intenzívny a krátkodobý.

Počas prevádzky budú jedinými zdrojmi hluku mobilné zdroje – motorové vozidlá z dopravy prebiehajúcej na komunikácii I/66 a oproti súčasnému stavu sa nezmenia. Situácia sa však po rekonštrukcii výrazne zlepší, pretože zaniknú súčasné významné zdroje hluku – dočasné mosty cez rieku Poprad, prejazdy po zrekonštruovanom moste s novým asfaltovým povrchom budú menej hlučné v porovnaní sú súčasným stavom a stavom počas rekonštrukčných prác a doprava bude plynulejšia.

Rozsah **vibrácií** vyvolaných rekonštrukčnými prácami a ich vplyv na okolie a na obyvateľov je vzhľadom na lokalizáciu stavby, charakter stavebných a zemných prác minimálny a zanedbateľný. Zvýšené zaťaženie **žiarením** vzhľadom na charakter prevádzky sa nepredpokladá ani počas rekonštrukcie ani počas prevádzky. **Teplo a zápach** - sa nepredpokladajú ani počas rekonštrukcie a ani počas prevádzky.

➤ **Iné očakávané vplyvy, vyvolané investície**

Neboli identifikované.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

V súčasnosti je vo výstavbe cyklistický chodník, ktorý povedie paralelne pozdĺž rieky Poprad popod rekonštruovaný most. Z dôvodu rekonštrukcie mosta na ceste I/66 boli práce na jeho výstavbe cca 50m pred mostom prerušené a budú pokračovať po ukončení rekonštrukcie mosta na ceste I/66.

Riziká havárií, ako aj spôsoby, ktorými možno haváriám predchádzať, resp. eliminovať vplyvy vzniknutých havarijných situácií, sú u navrhovateľa ako aj u užívateľoch stavby popísané v príslušných interných predpisoch a platnej legislatíve. Ku vzniku nových rizík v súvislosti s riešenou zmenou, vzhľadom k jej charakteru, nedôjde.

Zvýšené riziko počas rekonštrukčných prác predstavuje čistenie betónových plôch mosta vysokotlakým vodným lúčom, vykonávané na moste priamo nad vodným tokom Poprad. Bude potrebné venovať osobitnú pozornosť zabezpečeniu ochrany vôd pri týchto prácach, aby otryskávané zvyšky betónu, prach a nečistoty nepadali do vody, ale boli účinne zachytené a bezpečne odstránené. Zakalenie vody pevnými časticami vo vodnom toku, ktorý je zaradený ako vodohospodársky významný vodný tok s bohatou aquafaunou môže viesť k zaneseniu žiabier a uduseniu rýb.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti je podkladom pre získanie vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie o tom, že navrhovaná zmena nebude mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a preto nie je predmetom zisťovacieho konania. Na základe tohto vyjadrenia môže príslušný stavebný úrad podľa stavebného zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov rozhodnúť v konaní o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Riešené územie sa nachádza na území s 1.stupňom ochrany podľa zákona č.543/2002 Z.z.

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.

Vzhľadom na rozsah a charakter navrhovanej zmeny, ale predovšetkým vzdialenosť lokality mosta od štátnych hraníc SR s okolitými štátmi - najbližšie Poľská republika je vzdialená vzdušnou čiarou 23km, nie je predpoklad, že by sa akékoľvek vplyvy prejavili za hranicami SR.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

➤ **Horninové prostredie, substrát, reliéf**

Vzhľadom na to, že sa pri rekonštrukcii mosta nebude zasahovať do podlažia a zakladania mosta, inžiniersko-geologický prieskum lokality nebol vykonaný.

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 patrí záujmové územie rekonštrukcie mosta do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Karpaty, provincia Západné Karpaty, na rozhraní dvoch subprovincií

Vnúťorné Západné Karpaty, Fatransko-tatranská oblasť, celok Podtatranská kotlina, na rozhraní podcelkov Kežmarská pahorkatina a Vrbovská pahorkatina a Vonkajšie Západné Karpaty, Podhŕňno-magurská oblasť, celok Levočské vrchy, podcelok Ľubické predhorie.

Podtatranská kotlina je rozsiahla kotlina tvorená tromi podcelkami – Liptovskou kotlinou, Popradskou kotlinou a Tatranským podhorím. Vznikla tektonickým poklesom oproti okolitým pohoriam. Je budovaná sedimentmi vnútrokarpatského paleogénu, prekrytými štvrtohornými sedimentmi. Prevládajú hladko modelované tvary s plochými chrbtami, ktoré sú rozčlenené dolinami. Pozdĺž riek Váh a Poprad sa vyvinuli široké poriečne nivy. Povodia riek sú oddelené Štrbským prahom, ktorý tvorí európske rozvodie. Potoky z Vysokých Tatier a Nízkych Tatier uložili v kotline glaciofluviálne kužele. Tatranské podhorie má charakter silno členitej vrchoviny glaciálneho pôvodu (morény), najtypickejšie morénové jazero je Štrbské Pleso. Hojný je výskyt prameňov termálnych a minerálnych vôd. Najvyššie chrbty dosahujú výšku až 900 m n.m.

Levočské vrchy sú rozložené pohorie vyzdvižené pozdĺž zlomov nad Popradskou a Hornádsku kotlinu do nadmorskej výšky 600 – 1 289 m n.m. Geologická stavba je tvorená štruktúrou sedimentov vnútrokarpatského paleogénu. Brachysynklinála, v ktorej boli synklinálne uložené pieskovce vypreparované ako vysoké chrbty až rozsiahle plošiny (zvyšky starých zarovnaných povrchov) z menej odolného flyšu (inverzia reliéfu). Reliéf je hladký, stredne až hlboko rezaný, vcelku hornatinový. Viaceré vrcholy presahujú nadmorskú výšku 1 200 m, najvyšším vrchom je Čierna hora (1287 m n.m.).

Poloha mesta Kežmarok: mesto sa rozkladá na východnom okraji Popradskej kotliny v údolnej nive rieky Poprad orientovanej juhozápad - severovýchod.

Z východu a juhu ho lemujú Levočské vrchy, zo západu Vysoké Tatry. Zo severovýchodu vystupuje nad horizont Jeruzalemský vrch (705 m n.m.), na východe mesta vrch Pri Ľubickom chotári (759 m n.m.), najvyšší vrch v katastri mesta je Zlatý vrch (812 m n. m.). Centrum mesta Kežmarok leží v nadmorskej výške 626 m n. m.

Geologická stavba

Podľa údajov ŠGÚDŠ sa na geologickej stavbe lokality záujmového územia podieľajú horniny vrchnej kriedy a paleogénu vnútrokarpatských Karpát reprezentované pieskovicami a vápnitými ílovcami – flyš (hutianske a zuberecké súvrstvie). Základné geochemické typy hornín sú íloce a pieskovce.

Podľa inžiniersko-geologickej rajonizácie (M.Hrašna, A. Klukanová) možno záujmové územie zaradiť do rajónov kvartérnych sedimentov – rajón údolných riečnych náplavov. Kvartérny pokryv tvoria fluviálne sedimenty, prevažne nívne humózne hliny alebo hlinito-piesčité až štrkopiesčité hliny dolinných nív.

Geomorfologické pomery

Základné morfoštruktúry: vrásovo-bloková fatransko-tatranská morfoštruktúra – negatívne morfoštruktúry: priekopové prepadliny a morfoštruktúrne depresie kotlín.

Základné typy erózo-denudačného reliéfu: reliéf kotlinových pahorkatín.

Vybrané tvary reliéfu: v severovýchodo-juhozápadnom smere, paralelne s riekou Poprad, južne od záujmového územia stavby sú morfológicky výrazné strány na tektonických poruchách. Na západ od rekonštruovaného mosta zase reliéf stredných riečnych terás.

Z hľadiska morfológicko- morfometrických typov reliéfu – ide o nerozčlenené roviny.

Ložiská nerastných surovín

Záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie sa nedotýka žiadneho evidovaného dobývacieho priestoru (DP) ani chráneného ložiskového územia (CHLÚ).

Tektonická a seizmická aktivita územia

Seizmické ohrozenie – makroseizmická intenzita záujmového územia je 6 - 7° MSK-64, maximálna očakávaná intenzita 7° EMS 98.

V roku 2018 prebiehali merania pohybu povrchu územia na bodoch zaradených do Európskej permanentnej siete (EPN). Okrem bodov zaradených do EPN sa na našom území nachádzajú ďalšie permanentné stanice vhodné na dlhodobé monitorovanie pohybů. Predbežné spracovanie údajů za rok 2018 nepreukázalo na žiadnom z bodů významné pohybové aktivity. Makroseizmicky bolo na území Slovenska pozorovaných 5 zemetrasení, z toho 4 s epicentrom na území Slovenska (v okolí Brezna, Komárna, Trenčianskych Teplic a na Záhorí) a 1 zemetrasenie s epicentrom v Poľsku. Neotektonické pohyby boli merané na lokalitách Branisko, Demänová, Ipel', Banská Hodruša, Vyhne, Dobrá Voda.

Radónové riziko je nízke.

Hydrogeologické pomery

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba et al., 1984) a v súlade s vyhláškou MŽP SR č.

242/2016 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o vymedzení správneho územia povodia, environmentálnych cieľoch, ekonomickej analýze a o vodnom plánovaní patrí záujmové územie stavby do správneho územia povodia Visly, čiastkového povodia Dunajca a Popradu.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie spadajú podzemné vody okolia Kežmarku smerom k podhoriu Vysokých Tatier k rajónu QG 139 – Kryštalinikum Vysokých Tatier a kvartér ich predpolia. Oblasť Levočských vrchov spadá do rajónu PG 119 PD – Paleogén Levočských vrchov – subrajón povodia Popradu, južne od Kežmarku smerom k lesnej remíze Závadka a VN Kežmarok, je vyčlenený rajón PQ 115 PD – Paleogén Hornádskej a časti Popradskej kotliny – subrajón povodia Popradu.

Územie Slovenska je rozčlenené na 141 hydrogeologických rajónov, ktoré sú uvedené v prílohe č. 2 citovanej vyhlášky. Hydrogeologické rajóny sú číslované od 001 do 142. K číslu hydrogeologického rajónu je priradený stratigrafický index, ktorý charakterizuje jeho stratigrafickú príslušnosť (Poprad-Dunajec PD):

- Q - Rajóny budované kvartérnymi sedimentmi.
- P - Rajóny budované horninami paleogénneho veku.
- G - Rajóny budované horninami predmezozoického veku.

➤ Klimatické pomery

Podľa členenia na klimatické oblasti (M.Lapin, P.Faško, M.Melo, P.Šťastný, J.Tomlain) za obdobie 1961-1990 bolo záujmové územie rekonštruovaného mosta ev.č. I/66-064 zaradené do chladnej oblasti, v okrsku C1 mierne chladný, s charakteristickými klimatickými znakmi teplôt v júli $\geq 12^{\circ}\text{C}$ až $\leq 16^{\circ}\text{C}$. (Atlas krajiny, 2002).

Podľa novších údajov po prehodnotení a aktualizácii v Klimatickom atlase Slovenska z roku 2015 klimatická klasifikácia podľa Končeka za obdobie 1961-2010 sa zaradenie dotknutého územia mierne zmenilo, bolo zaradené do mierne teplej oblasti s denným maximom teploty vzduchu $\geq 21^{\circ}\text{C}$, s charakteristickými klimatickými znakmi teplôt v júli $\geq 16^{\circ}\text{C}$, okrsok M6 – mierne teplý, vlhký, vrchovinový, s charakteristickými klimatickými znakmi teplôt v júli $\geq 16^{\circ}\text{C}$, počet letných dní < 50 . Končekov index zavlaženia $I_z = 60$ až 150 prevažne nad 500 m n.m.

Rok 2018 bol hodnotený na väčšine územia Slovenska ako mimoriadne až extrémne teplý. Územný priemer za SR ako celok v roku 2018 ($10,1^{\circ}\text{C}$) bol druhý najvyšší aspoň od roku 1951 s odchýlkou $2,4^{\circ}\text{C}$ od priemeru hodnôt z obdobia rokov 1961 – 1990. Na základe teploty vzduchu sa posledných 5 – 10 rokov globálne javia ako historicky najteplejšie obdobie a tento stúpajúci trend bude pravdepodobne v dôsledku klimatickej zmeny pokračovať. Rok 2019 sa globálne zaraďuje ako druhý najteplejší rok od začiatku sledovania teploty vzduchu. Klimatická zmena sa okrem iného prejavuje vzrastaním výskytu extrémnych vplyvov počasia (zrážky, teploty).

Zrážkové pomery na Slovensku v roku 2019

V kalendárnom roku 2019 sme na Slovensku zaznamenali v celoročnom úhrne 848 mm zrážok, s nadbytkom zrážok +86 mm, čo je 111 % dlhodobého ročného normálu.

Celkove možno rok 2019 z hľadiska spadnutých zrážok hodnotiť ako mierne nadpriemerný s nerovnomerným rozložením zrážok v jednotlivých mesiacoch.

Priemerné úhmy zrážok na území SR v roku 2018													
Mesiac	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	rok
Mm	38	50	59	29	55	107	67	67	65	40	27	69	673
% normálu	83	119	126	53	72	124	74	83	103	66	44	130	88
nadbytok (+)/ deficit (-)	- 8	8	12	- 26	- 21	21	- 23	- 14	2	- 21	- 35	16	- 89
charakter zrážkového obdobia	N	N	V	S	S	V	S	N	N	S	VS	V	S
S - suchý, N - normálny, V - vlhký, VV - veľmi vlhký, MV – mimoriadne vlhký													

Povodňové udalosti v povodí Popradu v roku 2019

V roku 2019 sme v povodí Popradu zaznamenali niekoľko povodňových situácií s prekročením 1. stupňa PA vo vodomerných staniciach štátnej pozorovacej siete SHMÚ v máji, júni a v novembri. Povodňové situácie boli spôsobené výdatnými trvalými zrážkami, v lete privalovými dažďami a aj búrkami.

Mesto Kežmarok v dlhodobom pozorovaní má najteplejší mesiac júl s priemerom teploty $16,7^{\circ}\text{C}$ stupňov Celzia ($^{\circ}\text{C}$). Teploty v zime sú vcelku nízke, priemerná teplota najchladnejšieho mesiaca januára je v Kežmarku $-5,4^{\circ}\text{C}$. Pre okolie Kežmarku je význačná inverzia teplôt, keď sa v kotline hromadí studený vzduch, je už od stredných polôh Tatier slnečno a často i 5 a viac stupňov teplejšie ako v Kežmarku. V priemere 120 – 140 dní v roku neboli evidované mrazy a letných dní s teplotou nad $+25^{\circ}\text{C}$ bolo v priemere 21. Priemerná ročná teplota

vzduchu za roky 1961 – 1990 bola v rozmedzí 4 až 6 °C. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou je v Kežmarku 80 – 100. V tomto období bola priemerná výška snehovej pokrývky 10,7 cm, bolo v priemere menej ako 10 dní s dusným počasím, dni s relatívnou vlhkosťou vzduchu pod 40 % bolo 49 a 40 – 50 dní sa tu vyskytovali hmly. Priemerný počet vykurovacích dní za roky 1961 – 2000 bol v rozmedzí 240 – 260. Ročný úhrn zrážok je v Kežmarku v priemere 630 mm, čo je spôsobené okrem iného zrážkovým tieňom Vysokých Tatier. Z dlhodobých charakteristík bolo absolútne mesačné maximum zrážok za roky 1951 – 2000 menej ako 200 mm, priemerný úhrn zrážok v januári za roky 1961 – 1990 bol 20 – 30 mm, v júli 80 mm. Priemerný ročný úhrn aktuálnej evapotranspirácie bol 450 mm a maximálne úhrny pripadali na jún. Priemerný ročný úhrn potenciálnej evapotranspirácie bol 500 až 550 mm. (Zdroj: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Kežmarok 2014 – 2020).

Územie v Podtatranskej kotline sa vyznačuje značne veternou klímou. Prevažná väčšina vetrov je zo západu, pretože Popradská kotlina v okolí Kežmarku je otvorená v smere juhozápad – severovýchod a uzavretá z ostatných strán. Tieto vetry sú často sprevádzané spolu s vpadmi studeného vzduchu, čo sa v spojení s ich vyššími rýchlosťami prejavuje značným ochladzovacím účinkom, nižšou pocitovou teplotou. Zvlášť silné v podhorí Tatier bývajú vetry severných smerov, spôsobujúce časté polomy a veterné kalamity. Poslednou vetrenou kalamitou z novembra 2004 utrpeli i lesné komplexy v podhorí Vysokých Tatier a v oblasti Ľubického predhoria (Levočské vrchy)

Výskyt hmíel

Kataster Kežmarku patrí do oblasti s priemerným počtom dní s hmlou 40 až 50 – kotliny vysokého stupňa. Inverznosť územia možno charakterizovať ako priemerné inverzné polohy.

➤ Voda

Povrchové vody a odtokové pomery

Záujmové územie rekonštrukcie mosta patrí do medzinárodného povodia Visly (3-00-00), úmorie Baltského mora, čiastkového povodia Dunajca a Popradu (3-01), základného povodia Popradu od Ľubice po štátnu hranicu (3-01-03).

Základný charakter hydrologického režimu vyjadrujú priemerné hodnoty odtoku vody a zrážok v reprezentatívnom období, výskyt a tiež frekvencia extrémnych hodnôt a rozdelenie odtoku v roku. Čiastkové povodie Dunajca a Popradu má oproti územiu Slovenska zrážky vyššie o 17 % a podstatne vyšší odtok, až o 77 %.

Hydrologická bilancia v čiastkovom povodí (obdobie 1961-2000)				
Čiastkové povodie	Plocha km ²	Zrážky (P) mm	Odtok (O) mm	P - O mm
Dunajec a Poprad	1 950	868	418	450
SR	49 014	743	236	506

(Zdroj: Plán manažmentu správneho územia povodia Visly – Aktualizácia, december 2015, VÚVH)

Priemerný zrážkový úhrn na našom území v hydrologickom roku 2019 bol 740 mm, čo predstavuje 97 % dlhodobého zrážkového normálu. Zrážky boli časovo aj priestorovo nerovnomerne rozložené. Celoplošne sa najvyššie rozdiely mesačných úhrnov od normálu vyskytli v máji, zrážkové úhrny vyššie ako normál sa namerali aj v mesiacoch december 2018 a január 2019, v menšej miere aj v auguste a septembri 2019. Najväčšie záporné odchýlky zrážkových úhrnov od normálu sa prejavili v mesiacoch november 2018 a jún 2019. Na západnom Slovensku bol ročný zrážkový úhrn 618 mm, na strednom Slovensku spadlo 845 mm zrážok a na východnom Slovensku 732 mm zrážok.

Hydrologický rok v povodí Popradu bol predbežne vyhodnotený ako podnormálny, priemerný ročný prietok dosiahol 85 % $Q_a, 1961 - 2000$.

V rozdelení odtoku v jednotlivých mesiacoch hodnoteného hydrologického roka môžeme pozorovať, že jarný odtok (po málo vodných mesiacoch november a december predchádzajúceho kalendárneho roka takmer vo všetkých povodiach) sa začal zvýšenými prietokmi na väčšine územia z topenia snehu už vo februári, v apríli boli zaznamenané podnormálne zrážky aj odtok; tie však boli sčasti doplnené nadnormálnymi zrážkami v máji, keď sa prejavili aj zvýšenými prietokmi oproti dlhodobým hodnotám. Výrazne málo vodné boli mesiace apríl a júl – uvedeným percentuálnym odchýlkam však zodpovedá väčší deficit odtoku v apríli (ktorý je v priemere na slovenskom území z dlhodobého hľadiska najvodnejším mesiacom roka). V júli pri dlhodobom menších hodnotách prietoku percentuálne hodnoty malej vodnosti zasa predstavujú výrazné hydrologické sucho. Priemerné mesačné prietoky v júli 2019 blízke 20 % $Q_{ma, VII, 1961 - 2000}$ a menšie hodnotíme ako extrémne sucho pre dané toky a profily.

Pre čiastkové povodie Dunajca a Popradu je charakteristický odtokový režim s maximálnymi priemernými mesačnými prietokmi v jarno-letnom období, v mesiacoch máj a jún a s najmenšími priemernými mesačnými prietokmi v zimných mesiacoch január a február, čo je typický režim horských tokov. Podobne ako v rozdelení vodnosti počas roka, v povodí Dunajca a Popradu prevláda najväčší odtok v neskorom jarnom a letnom období a tiež výskyt maximálnych prietokov sa sústreďuje do jarno-letného obdobia. V tomto období sú pre povodne typické väčšie objemy povodňových vln, pretože ich príčinou je spravidla topiaci sa sneh alebo súčasný výskyt topiaceho sa snehu a dažďa. (Zdroj: Plán manažmentu správneho územia povodia Visly – Aktualizácia, December 2015, VÚVH).

Režim veľkých vôd

Najpoužívanejšou charakteristikou režimu veľkých vôd je kulminačný prietok povodňovej vlny. Významnosť kulminačnej vlny hodnotíme priemernou dobou v priebehu ktorej možno očakávať dosiahnutie, alebo prekročenie uvedenej hodnoty – tzv. N-ročný prietok.

N-ročné prietoky vo vodomerných staniciach oboch čiastkových povodí (aktualizované k 2005)								
Tok-profil	Plocha povodia km ²	1	2	5	10	20	50	100
Poprad - Chmelnica	1 262,4	135	200	310	410	510	680	820

Režim malej vodnosti

Malá vodnosť je fáza hydrologického režimu počas ktorej prietok v toku je tvorený vyčerpávaním zásob podzemných vôd. Malá vodnosť v povodí Dunajca a Popradu je sústredená do zimnej prietokovej depresie s minimom v mesiaci január a február. Malá vodnosť v povodí Hornádu je v priebehu roka sústredená do dvoch období: do letno-jesennej prietokovej depresie s minimom v mesiaci auguste až októbri a do podružnej zimnej depresie s minimom obvykle v januári.

M-denné prietoky (m ³ .s ⁻¹) vo vodomerných staniciach oboch čiastkových povodí (aktualizované k 2005)								
Tok-profil	Q _a (m ³ .s ⁻¹)	30	90	180	270	330	355	364
Poprad - Chmelnica	14,8	32,2	17,3	10,0	6,34	4,59	3,59	2,68

Hydrologické údaje

Na základe údajov v dokumentácii „Výpočet hladinového režimu v rieke Poprad: Kežmarok – cyklistický chodník okolo historického centra“, ktorý vypracoval Hydroprojekt Košice, s.r.o. v 09 2017 uvádzame hydrologické údaje pre:

Tok: Poprad
 Profil: r.km 101,16039 (Kežmarok, Toporcerova ul.)
 Hydrologické číslo povodia: 3-01-02-072
 Plocha povodia: 497,5 km²
 Q_{100-ročné}: 390 m³.s⁻¹:

Tok: Poprad, stanica: Kežmarok, riečny kilometer: 101,30

mesiac	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Q _m	3,27	3,78	6,01	7,27	10,79	8,89	11,14	6,85	3,73	5,92	3,62	4,56

(Zdroj: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Kežmarok 2014 – 2020).

➤ Charakteristika čiastkového povodia rieky Poprad

Poprad č.h.p. 3-01-02-002 - Poprad od sútoku s potokom Ľubica po štátnu hranicu s Poľskom, kategória VÚ: R, kód VÚ: SKP0001. kategória povrchovej vody – K4M
 (vysvetlivky: č.h.p. – číslo hydrologického poradia, VÚ – vodný útvar)

Rieka Poprad vzniká sútokom Hincovho potoka a potoka Krupá. Hincov potok pritom vyteká z Veľkého Hincovho plesa a potok Krupá z Popradského plesa. Oba toky sa zlievajú v Mengusovskej doline vo Vysokých Tatrách. Do záujmového územia posudzovanej stavby vstupuje pri Starej Ľubovni, pokračuje súbežne s cestou I/68 po Plaveč, kde sa odkláňa na sever až po štátnu hranicu s Poľskom, kde sa otáča na severozápad a vracia sa pozdĺž hranice k Mníšku nad Popradom, kde opúšťa územie Slovenska. Medzi Ruskou Voľou nad Popradom a Muszynou (dĺžka 5,1 km) a medzi Legnavou a Mníškom nad Popradom (dĺžka 26 km) tvorí hraničnú rieku s Poľskom. Celková dĺžka hranice tvorenej riekou Poprad je 31,1 kilometrov (hranicu netvorí len v okolí poľského mesta Muszyna). Poprad ústi v Poľsku do Dunajca.

Poprad je riekou III. rádu a je tokom s najväčším spádom na Slovensku, keď na svojej trase prekonáva 1 567 výškových metrov. Dĺžka toku na Slovensku je 143,0 km, plocha povodia pri ústí je 2 081 km², priemerný prietok v kontrolnom profile v Matejovciach je 3,31 m³.s⁻¹, max prietok 243,00 m³.s⁻¹, min prietok 1,10 m³.s⁻¹,

Rieka Poprad je vodárenský tok v úseku od km 139,90 do km 142,50 a vodohospodársky významný vodný tok v rkm 0,0 - 26,86, 33,70 - 38,35 v zmysle prílohy č.2 Vyhlášky MP SR č. 56/2001 Z.z. s hydrologickým číslom: 3-01-02-002. V úsekoch km 0,00 až 26,86 a 33,70 až 38,35 je súčasne aj hraničným tokom.

Hodnotenie kvality povrchových vôd

Kvalita povrchových vôd v roku 2018 vo všetkých monitorovaných miestach splnila limity pre vybrané všeobecné ukazovatele a ukazovatele rádioaktivity.

Najviac prekročení limitných hodnôt vo všeobecných ukazovateľoch (časť A nariadenia vlády) bolo v ukazovateli dusitanový dusík vo všetkých čiastkových povodiach.

Požiadavky na kvalitu povrchových vôd pre skupinu syntetických a nesyntetických látok (časť B a C nariadenia vlády) neboli splnené v ukazovateľoch: As, Zn, Cu, Cr, kyanidy celkové, 4-metyl-2,6-di-terc butylfenol a PCB a jeho kongenéry.

Ročný priemer environmentálnej normy kvality (ENK) bol prekročený pre Cd, Ni, Pb, di(2-etylhexyl)ftalát (DEHP), fluorantén, pentachlórfenol, 4-terc-oktylfenol.

Zo skupiny hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľov (časť E) neboli splnené požiadavky v nasledujúcich ukazovateľoch: sapróbny index biosestónu, abundancia fytoplanktónu, chlorofyl-a, koliformné baktérie, termotolerantné koliformné baktérie, črevné enterokoky a kultivovateľné mikroorganizmy pri 22 °C.

Počet monitorovaných miest a ukazovatele nespĺňajúce všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody v ukazovateľoch A a E (2018)

Medzinárodné povodie	Čiastkové povodie	Počet monitorovaných miest v čiastkovom povodí		Ukazovatele, ktoré nespĺňajú požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa prílohy č.1	
		sledované	nesplňajúce požiadavky	Všeobecné ukazovatele	hydrobiologické a mikrobiologické ukazovatele (E)
Visla	Poprad	14	9	O ₂ , BSK ₅ , CHSK _{Cr} , N-NH ₄ , N-NO ₂ , P _{celk.} , NEL _{UV}	koliformné baktérie, termotolerantné kol. baktérie

Ukazovatele nespĺňajúce všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody v ukazovateľoch B a C (2018)

Medzinárodné povodie	Čiastkové povodie	Ukazovatele, ktoré nespĺňajú požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa prílohy č.1	
		nesyntetické látky (B)	syntetické látky (C)
Visla	Dunajec a Poprad		CN (RP), B(a)P (RP)*, B(b)fluorantén (RP)*, B(k) fluorantén (RP)*, B(ghi)perylén (RP)*, Indenopyrén (RP)*, TBT (RP)*
* – Potenciálne nevyhovuje požiadavkám na kvalitu vody podľa NV SR č. 269/2010 Z. z. a NV SR č. 167/2015 Z. z. (< 12 meraní za rok). RP – prekročenie ročného priemeru. NPK – prekročenie najvyššej prípustnej koncentrácie			

Hodnotenie ekologického stavu útvarov povrchových vôd, ktoré bolo vykonané pre potreby v súčasnosti platného druhého plánu manažmentu povodí, vychádza z referenčného obdobia 2009 – 2012 a pokrýva 1 510 útvarov povrchových vôd. Najlepšia situácia z pohľadu ekologického stavu bola zaznamenaná v čiastkových povodiach Poprad a Dunajec, Bodrog, Hornád, Slaná, Hron a Váh.

Hodnotenie chemického stavu útvarov povrchových vôd v období rokov 2009 – 2012 bolo vykonané v 1 510 útvaroch povrchových vôd. Dobrý chemický stav dosahovalo 1 473 (97,6 %) útvarov a 37 (2,4 %) útvarov povrchových vôd nedosahovalo dobrý chemický stav. Hodnotenie chemického stavu útvarov povrchových vôd pozostávalo z posúdenia výskytu 41 prioritných látok a ďalších znečisťujúcich látok v súlade s nariadením vlády SR č. 270/2010 Z. z. o environmentálnych normách kvality v oblasti vodnej politiky. Súlad výsledkov monitorovania s ročnými priermi a najvyššími prípustnými koncentraciami environmentálnych noriem kvality predstavuje súlad s požiadavkami pre dobrý chemický stav. Nedosiahnutie dobrého chemického stavu v dôsledku prekročenia noriem kvality bolo spôsobené nesyntetickými látkami (12 vodných útvarov) a syntetickými látkami. Syntetické látky boli indikované v 24 vodných útvaroch, z toho agregované priemyselné znečisťujúce látky boli zistené v 14 vodných útvaroch, pesticídy v 5 vodných útvaroch a ostatné znečisťujúce látky tiež v 5 vodných útvaroch. Najväčší podiel útvarov povrchových vôd s dobrým chemickým stavom k celkovému počtu útvarov povrchových vôd v povodí bol v povodí Moravy, Dunaja a Popradu a Dunajca.

Podzemné vody

Nariadením vlády SR č.452/2019 Z.z., ktorým sa mení s doplnka NV č.282/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú prahové hodnoty a zoznam útvarov podzemných vôd v správnom území povodia Visla sú vymedzené 4 útvary podzemných vôd, z toho 1 útvar podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch, 3 útvary podzemných vôd

v predkvartérnych horninách. Záujmového územia stavby sa týkajú nasledujúce::

Kód tvaru	Názov útvaru	Plocha [km ²]	Dominantné zastúpenie kolektora	Priepustnosť
Útvary podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch				
SK1001000P	Medzizrnové podzemné vody kvartérnych sedimentov Dunajca a Popradu	420,759	glacigénne sedimenty (morény), glaciáluviálne sedimenty - kamenité štrky, piesčité štrky, aluviálne a terasové štrky, piesčité štrky a piesky	pórová
Útvary podzemných vôd v predkvartérnych horninách				
SK2004700F	Puklinové podzemné vody Podtatranskej skupiny a flyšového pásma čiastkového povodia Dunajca a Popradu	1707,204	striedanie ílovcov a pieskovcov (flyš), slieňovce	puklinová

Hladiny podzemných vôd

Priemerné ročné hladiny v roku 2018 oproti roku 2017 na území Slovenska vzrástli aj poklesli (od -40 cm do +35 cm). V povodí Popradu hladiny podzemnej vody jednoznačne vzrástli do +25 cm.

Hydrogeologicky najbohatšie zásoby podzemnej vody majú najmladšie kvartérne pokrovy a 74 aluviálne nivy skladajúce sa so štrkov, pieskov a hlin (niva Popradu má hrúbku okolo 8 m). Podzemné vody tu majú voľnú hladinu a sú v hĺbke 1,5 až 2 m.

Výdatnosti prameňov

Pri priemerných ročných výdatnostiach prameňov v povodí Popradu v porovnaní s minulým rokom kolísali okolo 85 – 150 % minuloročných hodnôt.

Vodné plochy

V okolí Kežmarku sa nachádzajú umelé vodné plochy – rybníky, ktorých účelom výstavby bola akumulácia vody pre závlahy, polointenzívny chov rýb, lov rýb, retencia veľkých vôd, ale aj rekreáciu a šport.

V katastri Kežmarku je najväčší lovný kaprový rybník - vodná nádrž (VN) Kežmarok o ploche 10,5 ha. Ďalšími sú lovný pstruhový rybník VN Zlatná (6 ha) a chovný rybník VN Stráne pod Tatrami (1,2 ha). Rybármi sú tiež využívané ďalšie rybníky v okolí Kežmarku – VN Žakovce, VN Vrbov I, II, a III, VN Mlynčeky K2 a K3 a VN Spišská Belá. V súčasnosti rieky, potoky a umelé vodné plochy sú v prevažnej miere spravované Slovenským vodohospodárskym podnikom a sú v užívaní miestnej organizácie Slovenského rybárskeho zväzu v Kežmarku ako lovné potoky.

➤ Pôda

Prevažujú pôdne typy stredne ťažké hlinité hnedozeme, nívne pôdy a lužné pôdy na sprašiach a štvrtohorných usadeninách nív riek Poprad a Ľubica a pieskovce.

V katastri Kežmarok bolo v evidencii ŠÚ SR v roku 2019 evidované:

celková výmera katastra mesta 24 780 612m²,

poľnohospodárska pôda spolu 13 365 730, z toho orná pôda tvorí 8 225 203m², záhrady 344 453m²,
TTP 4 796 074m²,

nepoľnohospodárska pôda je na ploche spolu 11 414 882m², nepoľnohospodárska pôda – lesný pozemok je na ploche 5 875 438m², vodná plocha 634 479m², zastavaná plocha a nádvorie 2 909 441m², ostatná plocha 1 995 524m².

➤ Ovzdušie

Z údajov SHMÚ pri hodnotení kvality ovzdušia v SR pre rok 2019 pre záujmové územia stavby vyplývajú nasledujúce informácie:

Vyhodnotenie koncentrácií monitorovaných znečisťujúcich látok v roku 2019

SO₂ - V roku 2019 nebola v žiadnej aglomerácii ani zóne prekročená limitná hodnota pre priemerné hodinové a ani pre priemerné denné hodnoty SO₂. Zároveň sa v tomto roku na monitorovacích staniciach v SR nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu. Kritická hodnota na ochranu vegetácie je 20 µg.m⁻³ za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2019 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné obdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie na ochranu vegetácie.

NO₂ - V roku 2019 nebola prekročená ročná limitná hodnota pre NO₂ na žiadnej monitorovacej stanici. Takisto neprišlo k prekročeniu limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie. V roku 2019 nenastal pre NO₂ ani prípad prekročenia výstražného prahu. Kritická úroveň na ochranu vegetácie (30 µg.m⁻³ za kalendárny rok vyjadrená ako NO_x) nebola v roku 2019 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod dolnou medzou pre hodnotenie na ochranu vegetácie.

PM₁₀ - V roku 2019, podobne ako v predchádzajúcich rokoch, neprišlo na žiadnej monitorovacej stanici k prekročeniu limitnej hodnoty pre priemernú ročnú koncentráciu PM₁₀. Prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24 hodinové koncentrácie sa vyskytli na troch AMS (Košice, Štefánikova; Jelšava, Jesenského a Veľká Ida, Letná). V roku 2018 bola okrem týchto troch staníc uvedená limitná hodnota prekročená aj na monitorovacích staniciach Trenčín, Hasičská a Banská Bystrica, Štefánikovo nábrežie. Vo Veľkej Ide je dominantným znečisťovateľom ovzdušia priemyselný zdroj, ktorého vplyv sa popri aj na stanici Košice, Štefánikova epizodicky prejavuje emisiách z cestnej dopravy. Na základe prekročenia informačného, resp. výstražného prahu boli verejnosti vydané oznámenia o smogovej situácii, resp. výstrahy pred závažnou smogovou situáciou pre PM₁₀. V prípade, že bolo na základe meteorologickej predpovede možné predpokladať zlepšenie rozptylovej situácie oznámenie resp. výstrahu nebolo potrebné vydať.

PM_{2,5} - V roku 2019, podobne ako v roku 2018, nebola prekročená limitná hodnota na žiadnej monitorovacej stanici kvality ovzdušia.

CO - Na žiadnej z monitorovacích staníc na Slovensku nebola v roku 2019 prekročená limitná hodnota pre CO a úroveň znečistenia ovzdušia za predchádzajúce obdobie rokov 2012 – 2019 je pod dolnou medzou pre hodnotenie tejto úrovne. Koncentrácie CO sú dlhodobo pod limitnou hodnotou.

Benzén - Najvyššia úroveň benzénu sa v roku 2019 namerala na stanici Krompachy, SNP. Hodnoty priemerných ročných koncentrácií sú výrazne pod limitnou hodnotou 5 µg.m⁻³.

Ozón - Cieľovú hodnotu prízemného ozónu prekročili v roku 2019 merania na štyroch staniciach: Bratislava, Jeséniova; Nitra, Janíkovce; Kojšovská hoľa a Chopok. V roku 2019 nebol prekročený ani informačný prah na žiadnej stanici.

Pb, As, Ni, Cd - Limitná ani cieľová hodnota týchto ťažkých kovov neboli v roku 2019 prekročené. Ich priemerné ročné koncentrácie namerané na staniciach NMSKO sú väčšinou len zlomkom cieľovej, resp. limitnej hodnoty. BaP - Priemerné ročné hodnoty koncentrácií BaP v posledných rokoch na staniciach Veľká Ida, Letná; Banská Bystrica, Štefánikovo nábr.; Žilina, Obežná; Jelšava, Jesenského. Prekročenie cieľovej hodnoty na AMS vo Veľkej Ide môžeme pripísať priemyselnej činnosti (najmä výrobe koksu) a čiastočne aj vykurovaniu domácností. V Jelšave sa prejavil najmä vplyv vykurovania domácností tuhým palivom; na ostatných dvoch staniciach je najvýraznejším problémom v súvislosti s BaP cestná doprava. BaP na všetkých staniciach – okrem Veľkej Idy – je charakteristický výrazne vyššími hodnotami v chladnom polroku, keď sa prejavuje aj vplyv nepriaznivých rozptylových podmienok.

V rámci rozčlenenia Slovenska na oblasti riadenia kvality ovzdušia v SR, navrhnuté SHMÚ na základe hodnotenia kvality ovzdušia v zónach a aglomeráciách v rokoch 2015 – 2017 pre rok 2018, sú vyhláškou MŽP SR č. 32/2020 Z.z. v rámci SR vyčlenené ako zóna – celé územie Prešovského kraja.

Prešovský kraj sa rozprestiera na ploche 8 973 km², žije v ňom 826 244 obyvateľov - stav k 31. 12. 2019 (Zdroj: Štatistický úrad SR)

Zdroje znečisťovania ovzdušia

Dominantným zdrojom znečisťovania ovzdušia v Prešovskom kraji je vykurovanie domácností. A to najmä v menších obciach v hornatej časti územia, kde je najvyšší podiel využitia palivového dreva porovnaní s ostatnými oblasťami kraja.

Ďalším zdrojom emisií je cestná doprava. Na základe celoštátneho sčítania dopravy v r. 2015 vieme, že v priemere denne 30 731 vozidiel (4 025 nákladných a 26 528 osobných áut) – čo je najviac v kraji – prechádza cestou č. 18 v okrese Prešov. Veľmi frekventovanou v tomto okrese je aj cesta č. 3450 (23 597 vozidiel, 3 009 nákladných a 20 518 osobných). Pre porovnanie – vyťaženosť diaľnice D1 v kraji je nižšia, s maximom 16 560 vozidiel (4 002 nákladných a 12 527 osobných áut) v okrese Prešov.

Iné cesty s hustou premávkou – v okrese Poprad cesta č. 3080 s 21 639 vozidlami v dennom priemere (1 573 nákladných a 19 997 osobných áut) a cesta č. 67 s 21 488 vozidlami (1 378 nákladných a 20 058 osobných áut) a v okrese Kežmarok cesta č. 67 s 17 095 vozidlami (2 306 nákladných a 14 733 osobných áut).

Priemyselné zdroje znečisťovania ovzdušia v kraji sú z hľadiska príspevku k lokálnemu znečisteniu ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami menej významné. V závislosti od meteorologických podmienok sa tu môže prejavovať vplyv drevospracujúceho priemyslu a teplární.

V okrese Kežmarok je jedna monitorovacia stanica SK0004R v Starej Lesnej, AÚ SAV, EMEP, typ oblasti vidiecka, typ stanice požadová, v ktorej sa monitoruje:

- kontinuálne: PM₁₀, PM_{2,5}, Oxid dusíka NO, NO₂, NO_x, ozón O₃,
- manuálne: ťažké kovy As, Cd, Ni, Pb a polyaromatické uhľovodíky BaP

Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt (LH) na ochranu zdravia ľudí pre SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO a benzén pre monitorovaciu stanicu a znečisťujúce látky za rok 2019 je uvedené v nasledujúcej tabuľke. Zároveň sú v tabuľke uvedené počty prekročení výstražných prahov.

25AGLOMERÁCIA Zóna	Znečisťujúca látka	Ochrana zdravia									VP ²⁾	
	Doba spriemerovania	SO ₂		NO ₂		PM ₁₀		PM _{2,5}	CO	Benzén	SO ₂	NO ₂
		1h	24h	1h	1rok	24h	1rok	1rok	8h ¹⁾	1rok	3h po sebe	3h po sebe
	parameter	Počet prekročení	Počet prekročení	Počet prekročení	Priemer	Počet prekročení	Priemer	Priemer	Priemer	Priemer	Počet prekročení	Počet prekročení
	Limitná hodnota (µg.m ⁻³)	350	125	200	40	50	40	25	10 000	5	500	400
	Maximálny počet prekročení	24	3	18								
Prešovský kraj	Stará Lesná, AÚ SAV, EMEP			0	5	0	14	11				0
≥90 % platných meraní ¹⁾ maximálna osemhodinová koncentrácia ²⁾ limitné hodnoty pre výstražné prahy												

Vyhodnotenie kvality ovzdušia podľa limitných a cieľových hodnôt na ochranu zdravia ľudí pre SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzén a CO v členení na aglomerácie a zóny v roku 2019

Zóna Prešovský kraj Limitná hodnota pre priemernú ročnú koncentráciu PM₁₀ nebola v tejto zóne prekročená, rovnako ako limitné hodnoty pre SO₂, NO₂, benzén a CO, a cieľová hodnota pre PM_{2,5}.

Vyhodnotenie kvality ovzdušia podľa limitných a cieľových hodnôt na ochranu zdravia ľudí pre Pb, As, Cd, Ni, BaP, Hg a O₃ v členení na aglomeráciu a zóny

Zóna Slovensko

Zóna vymedzuje územie Slovenskej republiky okrem územia hlavného mesta SR Bratislavy. Limitná hodnota pre Pb, ani cieľové hodnoty pre As, Cd a Ni neboli v zóne Slovensko prekročené. V posledných rokoch bola cieľová hodnota pre BaP prekročená na staniciach Veľká Ida, Letná; Banská Bystrica, Štefánikovo nábr.; Žilina, Obežná a Jelšava, Jesenského; Krompachy, SNP a Prievidza, Malonecpalská. V okolí Veľkej ldy sa prejavuje dominantný priemyselný zdroj, ktorým je pre BaP výroba koksu a čiastočne aj vykurovanie domácností, v Jelšave sa prejavil najmä vplyv vykurovania domácností tuhým palivom a v menšej miere priemyselný zdroj, na ostatných staniciach je najvýraznejším problémom v súvislosti s BaP cestná doprava v kombinácii s vykurovaním domácností.

Emisie v tonách a merné územné emisie v t.km⁻² základných znečisťujúcich látok vypustených z veľkých a stredných stacionárnych zdrojov za rok 2017 v Prešovskom kraji v okrese Kežmarok.

okres	Emisie (t)				Merné územné emisie (t.km ⁻²)			
	TZL	SO ₂	NO ₂	CO	TZL	SO ₂	NO ₂	CO
Kežmarok	236,2	27,9	72,9	2 413,2	0,4	0,0	0,1	3,8

Podľa údajov MŽP SR v Správe o stave životného prostredia v roku 2018 doprava sa významnou mierou podieľa aj na produkcii základných znečisťujúcich látok a ťažkých kovov. V sledovanom období rokov 2000 – 2017 emisie NO_x poklesli napriek minimálnym výkyvom v niektorých rokoch. Trvalý pokles emisií PM_{2,5} je zaznamenaný od roku 2012. Najvýznamnejší pokles emisií PM₁₀ bol zaznamenaný v roku 2011. Po tomto roku mali mierne kolísavý trend. Emisie CO od roku 2011 vykazujú trvalý pokles. Emisie SO₂ v dlhodobom časovom horizonte výrazne poklesli. Najnižšiu hodnotu dosiahli v roku 2012, následne bol zaznamenaný ich mierny nárast. Najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov v sektore dopravy mali meď, olovo a zinok.

Na celkových emisiách bilancovaných znečisťujúcich látok za rok 2017 je významný 14,7 % podiel dopravy na emisiách CO, 45,9 % podiel NO_x, 7,1 % podiel NM VOC a 0,72 % podiel na emisiách SO₂. Podiel nevýfukových emisií tuhých častíc PM_{2,5} predstavoval 9 % a PM₁₀ 9,2 %. Podiel dopravy po rekalkulácii emisií ťažkých kovov je cca 5,2 %, pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov vyprodukovaných dopravou v roku 2017 mala meď – 14,3 %, olovo – 2,0 % a zinok – 4,4 %.

Podiel emisií v sektore dopravy na celkových vyprodukovaných emisiách skleníkových plynov v roku 2017 bol 20,8 % (vo vyjadrení na CO₂ ekvivalenty). Dlhodobý vývoj emisií CO₂ z dopravy v období rokov 2000 - 2017 mal kolísavý priebeh, avšak pri porovnaní roku 2017 a roku 2000 narástli emisie CO₂ z dopravy o 33,7 %. V porovnaní s rokom 2016 narástli o 1,7 %. Najvýznamnejší pokles od roku 2000 o 65,5 % zaznamenali emisie CH₄ a naopak emisie N₂O narástli o 42,7 %.

Ťažisko problému znečisťovania ovzdušia na Slovensku sa v poslednom období presúva k vykurovaniu domácností a k cestnej doprave.

Pri použití tuhých palív je vykurovanie domácností zdrojom prachových častíc a benzo(a)pyrénu. Výrazný problém predstavuje najmä v miestach s dobrou dostupnosťou palivového dreva a nepriaznivými rozptylovými podmienkami, ktoré sa prejavujú aj častým výskytom teplotných inverzií.

Cestná doprava je významným zdrojom oxidu dusičitého a prachových častíc, v menšej miere aj benzo(a)pyrénu. Vysoké koncentrácie týchto znečisťujúcich látok môžeme očakávať v okolí cestných komunikácií s vysokou intenzitou dopravy, v okolí frekventovaných križovatiek a parkovísk. V zimnom období studené štarty spôsobujú výrazne vyššie emisie benzínových a dieselových motorových vozidiel. Na zvýšenej prašnosti v okolí ciest sa podieľa resuspenzia prachu z nedostatočne čistených ciest.

Všeobecne klesajúci trend je badateľný v energetických sektoroch (spaľovanie palív). Klesajúci trend bol porušený nárastom emisií oxidov síry v roku 2015, čo bolo spôsobené prevádzkou Slovenské elektrárne Nováky.

V doprave klesli emisie oxidov dusíka o 44 % a oxidu uhľového o 82 % v porovnaní s rokom 2005. Avšak v tom istom období výrazne stúpli emisie hlavných ťažkých kovov v priemere o 27 %, a POPs o 36 %. Tieto emisie pochádzajú z oterov pneumatík, povrchov vozovky a brzd a súvisia so zvýšenou intenzitou cestnej dopravy.

V sektore domácnosti bol od roku 2005 zaznamenaný nárast všetkých sledovaných emisií. Dôvodom bol prechod niektorých domácností z používania zemného plynu pre individuálne vykurovanie na lacnejšiu alternatívu v podobe dreva, štiepky alebo inej biomasy. Tento presun bol spôsobený zvýšením cien elektriny a zemného plynu pre domácnosti.

V sektore priemyslu je dlhodobo klesajúci trend emisií základných znečisťujúcich látok spôsobený zavedením prísnejšej legislatívy v oblasti ochrany ovzdušia a pokrokom v zavádzaní environmentálnych technológií znižujúcich úroveň emisií. V medziročnom porovnaní posledného vykazovaného roku 2018 je však vidieť nevýrazný nárast oproti roku 2017 pri väčšine reportovaných emisií znečisťujúcich látok, čo môže byť spôsobené nárastom priemyselnej produkcie na Slovensku v dôsledku ekonomického rastu.

Stavy hospodárskych zvierat na Slovensku dramaticky poklesli u väčšiny sledovaných druhov, čo sa prejavilo aj na výraznom poklese emitovaných znečisťujúcich látok za sektor poľnohospodárstvo v celom sledovanom období od roku 1990. Podľa údajov štatistického úradu SR, počet dojníc, čo je kľúčový zdroj emisií na Slovensku klesol v porovnaní s rokom 1990 o 68 %. Najväčší podiel na emisiách amoniaku v roku 2018 tvorili poľnohospodárske pôdy, ktoré predstavovali 18,48 Gg (70 %). Poľnohospodárstvo nie je významným zdrojom tuhých prachových emisií. Emisie NMVOC z poľnohospodárstva tvoria 7,6 %-tný podiel (6,54 Gg) na národných emisiách.

Podobne klesajúci trend medzi rokmi 1990 – 2018 je badateľný aj v sektore odpadového hospodárstva, keď emisie všetkých znečisťujúcich látok výrazne poklesli. Ako dôsledok technického pokroku, ukončenia prevádzky nevyhovujúcich zariadení a zavedenia prísnych emisných limitov.

➤ Biota

Biotickú zložku posudzovaného územia tvoria rastlinné aj živočíšne druhy zodpovedajúce geografickej polohe Podtatranskej kotliny a Levočských vrchov, ale najmä skutočnosť, že rekonštruovaný objekt sa nachádza v intraviláne mesta v zastavanom a úplne urbanizovanom území. Lokalita rekonštrukcie mosta predstavuje v urbanistickej štruktúre mesta polyfunkčné plochy, na ktorých je sústredené bývanie v rodinných domoch a bytových domoch a zariadenia občianskeho vybavenia. Rieka Poprad je významným prvkom územia. V lokalite sa nachádza železničná stanica, autobusová stanica. Lokalita susedí s urbanistickým obvodom Priemyselný areál juh, v ktorom sa v súčasnosti nachádzajú predovšetkým priemyselné, výrobné a skladové priestory

Fytogeografická charakteristika územia

Z hľadiska vegetačného krytu patrí územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu flóry vnútrokarpatských kotlín (Intercarpaticum) a fytogeografického okresu Spišské kotliny (Podtatranská a Hornádska kotlina) – podtatranská kotliny, kým Levočské vrchy spadajú v rámci oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale) pod obvod východobeskydskej flóry (Beschidicum orientale).

Charakteristika reálnej vegetácie

Súčasný stav vegetačného krytu posudzovaného územia je značne odlišný od prirodzeného, rekonštruovaného stavu. Posudzované územie, na ktorom sa uvažuje s realizáciou rekonštrukcie mosta predstavuje z hľadiska kvality prírodných hodnôt a životného prostredia flóry a fauny izolovaný priestor v intraviláne mesta. Svojou polohou medzi budovami obchodných centier, obytnými budovami, ale najmä komunikáciami s vysokou frekvenciou pohybu sa priestor stal miestom pre dočasnú i trvalú existenciu a reprodukciu obmedzenej skupiny živočíšnych druhov a priestorom spontánnej sukcesie drevín. Prvky pôvodnej prírodnej krajiny sú úplne potlačené prvkami urbanizovaného prostredia. Sprievodné javy antropickej činnosti (bývanie, priemysel, poľnohospodárstvo, doprava, rekreácia) negatívne vplyvajú na zeleň v intraviláne - prevažná časť posudzovaného priestoru je tvorená spevnenými plochami komunikácií a parkovísk, v minimálnej miere je zastúpená trávnatá plocha brehov upraveného koryta vodného toku Poprad s ojedinelými drevinami z náletu.

Celková plocha verejnej zelene je 287 011 m².

Fauna

Základná charakteristika vybraných skupín živočíšstva

Z hľadiska zaradenia do živočíšnych regiónov spadá dotknutá lokalita

- pre terestrický biocyklus do provincie listnatých lesov, podkarpatský úsek
- pre limnický biocyklus do atlantickej provincie, popradský okres.

V okolí hodnoteného územia sa vyskytuje bežná fauna urbanizovaného prostredia a intravilánu. Početnú skupinu tvoria vtáky, ktorých väzba na priestor má rôzny a sezónny charakter. Ako hniezdne teritórium ho využíva drozd čierny (*Turdus merula*), žltouchvost domový (*Phoenicurus ochruros*), sýkorka veľká (*Parus major*), penica popolavá (*Sylvia curruca*), penica čierohlavá (*Sylvia atricapilla*), vrabec poľný (*Passer montanus*), a pinka lesná (*Fringilla coelebs*). Príležitostne sem zalietajú aj ďalšie druhy z okolitého prostredia, z priestoru zástavby rodinných domov a sídliska.

V rieke Poprad, tatranských potokoch a v okolí vodných nádrží je zaznamenaný výskyt chránenej vydry riečnej (*Lutra lutra*), ondatry pižmovej (*Ondatra zibethicus*) a chráneného bobra vodného (*Castor fiber*). V poslednej dobe bol zaznamenaný pri rieke Poprad výskyt tu nepôvodného kormorána veľkého (*Phalacrocorax carbo*).

Potoky a bystriny sú zaradené do pstruhového a lipňového pásma, kde prvenstvo majú pstruh potočný (*Salmo trutta morpha fario*), lipeň tymiánový (*Thymallus thymallus*) a pstruh dúhový (*Parasalmo gaidnerii irideus*). Ďalej sú tu zastúpené ďalšie druhy rýb, ako napr. hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), jalce (*Leuciscus*), hlaváče (*Cottus*), podustvy (*Chondrostoma*) i čerebla (*Phoxinus*).

Charakteristika biotopov a ich významnosť

Na území vyčleňujeme podľa katalógu biotopov Slovenska (Stanová, Valachovič, 2002):

X Ruderálne biotopy

X3 Nitrofilná ruderalná vegetácia (zv. *Arction lappae* R. Tx.1937)

Bylinné antropogénne nitrofilné lemové spoločenstvá na vlhkých a čerstvých stanovištiach. vyskytujú sa na antropicky ovplyvnených okrajoch lesov, pozdĺž poľných ciest, komunikácií, v údoliach potokov, v priekopách a v okolí budov. Typické je zastúpenie druhov z čeľade mrkvovitých.

X 4 Teplomilná ruderalná vegetácia mimo sídiel (zv. *Atriplicion nitentis* Passarge 1978, *Sisymbrium officinalis* R.Tx.Lohmeyer et Preising in R.Tx. 1950, *Dauco - Melilotion* Görs 1966)

Jedná sa o biotopy na opustených a nevyužívaných plochách, ktoré charakterizujú ruderalne bylinné druhy. Z hľadiska sukcesie predstavujú prvé, väčšinou krátkodobé vývojové štádiá na obnažených alebo človekom vytvorených stanovištiach. Osídľujú stanovištia ako sú násypy, navážky, smetiská, okraje komunikácií, opustené stanovištia, okraje pasienkov, riečne terasy, medze.

Na antropogénnych stanovištiach v okolí (ľudské sídla, záhrady a nevyužívané plochy) majú dominantné zastúpenie ruderalne druhy. Zastúpená je aj pridoimová zeleň s pestovanými kultúrami v záhradách.

Charakteristika migračných koridorov

Rieka Poprad je z hľadiska migrácie živočíšnych druhov totožná s hlavným migračným koridorom územím Slovenska severo-južným smerom. Riečna sieť a komunikácie a s nimi spojené líniové prvky sprievodnej zelene v krajine sú súčasťou navigačného systému tiahnucich druhov. Viaceré otvorené plochy v okolí mesta s vhodnou štruktúrou krajinnno-štruktúrnych prvkov ako sú rozptýlená vegetácia na poľnohospodárskej pôde, vodné plochy a podmáčané územia, vytvárajú oddychové miesta a priestor pre zhromažďiská migrujúcich jedincov. Pre miestnu faunu sú súčasťou reprodukčných, hniezdnych a lovných biotopov.

Charakteristika posudzovaného územia z hľadiska ochrany prírody

Z hľadiska ochrany prírody posudzované územie sa nenachádza v chránenom území a ani v ich širšom okolí nevstupuje do prírodných zložiek a prvkov územia, ktoré by bolo zaradené do niektorého zo stupňov ochrany v zmysle zákona NR SR č. 543/2004 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Tak isto ani širšie posudzované územie netvorí priestor, na ktorý by sa vzťahovali podmienky osobitného režimu ochrany a obmedzenia v súvislosti so správou a režimom ochrany prírody vyššieho ako prvého stupňa ochrany. Severne od lokality rekonštruovaného mosta, mimo záujmového územia stavby, vedie hranica ochranného pásma Tatranského národného parku.

Hranica najbližšieho veľkoplošného chráneného územia – Tatranský národný park sa nachádza od posudzovaného územia vzdušnou čiarou 4,5km severným smerom. Najbližším maloplošným chráneným územím je Národná prírodná rezervácia Belianske lúky – 9km, Prírodná rezervácia Kút - 5 km, Prírodná rezervácia Slavkovský jarok - 6 km. Všetky bez väzby na záujmové územie stavby.

Katastrálne územie mesta je súčasťou chráneného vtáčieho územia SKCHVÚ Levočské vrchy, vyhlásené vyhláškou MŽP SR č. 434/2012 Z.z, ale lokalita rekonštruovaného mosta do tohto chráneného územia nespadá a nespadá ani do európskej sústavy chránených území (NATURA 2000).

Najbližšie územia sústavy NATURA 2000 sú:

SKCHVÚ Levočské vrchy – vzdialené vzdušnou čiarou 2,5 km (dolina Zlatého potoka)

SKÚEV 0307 Tatry vzdialené - 4,5km,

SKÚEV 0951 Stredný tok Popradu – 4 km (pri Strážkach)

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa v riešenom území nevyskytujú botanické druhy európskeho ani národného významu, ani druhy, ktoré sú zaradené do zoznamu ako prioritné. V trase navrhovanej rekonštrukcie mosta, ani v jej blízkom okolí sa nenachádza žiadny chránený strom.

Pri posudzovaní územia, kde bude realizovaná rekonštrukcia mosta sme nezaznamenali biotop národného významu ani biotop európskeho významu.

V širšom okolí, mimo dosahu posudzovanej stavby sa vyskytujú nasledovné chránené územia:

Tatranský národný park

Výmera 73 800 ha, jeho ochranné pásmo 30 703 ha.

Kraj: Žilinský a Prešovský

okresy: Tvrdošín, Liptovský Mikuláš, Poprad a Kežmarok

Chránené vtáčie územie SKCHVU030 Tatry

Výmera 54 611,290 ha

Kraj: Žilinský a Prešovský

okresy: Liptovský Mikuláš, Poprad, Tvrdošín

Chránené vtáčie územie – Levočské vrchy (SKCHVU051)

Výmera 45 597,6347 ha

okresy: Kežmarok, Levoča, Sabinov, Stará Ľubovňa

Územia európskeho významu – Natura 2000**SKUEV0144 Belianske lúky**

Výmera 105,77 ha

Kraj: Prešovský

SKUEV0307 Tatry

Výmera 66 994,27 ha

Kraj: Žilinský a Prešovský

SKUEV0309 Poprad

Výmera 48,56 ha

Kraj: Prešovský

SKÚEV 0951 Stredný tok Popradu

Výmera: 265,300 ha

Kraj: Prešovský

Maloplošné chránené územia

NPR Belianske lúky

PR Kút

PR Slavkovský potok

Ochrana prírodných zdrojov

1. Zásady ochrany a racionálneho využívania nerastného bohatstva ustanovuje **zákon č.44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon)** v znení neskorších predpisov. Ide o činnosti pri geologickom prieskume, otváraní, príprave a dobývaní ložísk nerastov, úprave a zušľachťovaní nerastov vykonávanom v súvislosti s ich dobývaním, ale aj bezpečnosti prevádzky a ochrany životného prostredia. Stavba sa bezprostredne nedotýka žiadneho chráneného ložiskového územia (CHLÚ) ani vyhláseného dobývacieho priestoru (DP).
2. Podľa vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov je vodný tok Poprad vodárenský tok v úseku od km 139,90 do km 142,50 a **vodohospodársky významný vodný tok** v rkm 0,0 - 26,86, 33,70 - 38,35 v zmysle prílohy č.2 Vyhlášky MP SR č. 56/2001 Z.z. s hydrologickým číslom: 3-01-02-002. V úsekoch km 0,00 až 26,86 a 33,70 až 38,35 je súčasne aj hraničným tokom.
3. Nariadením vlády SR č. 617/2004, ktorým sa ustanovujú **citlivé oblasti** a zraniteľné oblasti, boli ustanovené za **citlivé oblasti** definované vo Vodnom zákone vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území Slovenskej republiky alebo týmto územím pretekajú. To znamená, že celá záujmová oblasť stavby je zaradená ako citlivá oblasť. **Zraniteľné oblasti** sú poľnohospodársky využívané územia, z ktorých odtekajú vody zo zrážok do povrchových vôd alebo vsakujú do podzemných vôd, v ktorých je koncentrácia dusičnanov vyššia ako 50 mg/l alebo sa v blízkej budúcnosti môže prekročiť. Vo vymedzených zraniteľných územiach je potrebné hospodáriť podľa špeciálneho režimu – definovaného Vyhláškou MP SR č. 199/2008 Z. z. o programe poľnohospodárskych činností vo vyhlásených zraniteľných oblastiach.

Za **zraniteľné oblasti** sa ustanovujú pozemky poľnohospodársky využívané v katastrálnych územiach obcí, ktorých zoznam je uvedený v prílohe č. 1 nariadenia vlády SR, a zaradené sem je aj katastrálne územie mesta Kežmarok.

4. Navrhovaná rekonštrukcia mosta je situovaná v území s prvým stupňom územnej ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. Z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
5. Záujmové územie zmeny navrhovanej činnosti sa nenachádza na území, kde bolo vyhlásené, či je plánované na vyhlásenie územie ako chránené vtáčie územie. Most nekrižuje a ani nie je súčasťou chráneného územia európskeho významu v sieti NATURA 2000.
6. Územný systém ekologickej stability (NÚSES, RÚSES, MÚSES)
ÚSES predstavuje štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek, prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára podmienky pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory, interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu. V rámci územného systému ekologickej stability tvorí alúvium rieky Poprad hydrický biokoridor európskeho významu.

Významné geologické lokality

V katastri mesta Kežmarok je evidovaná stratigrafická lokalita Kežmarok = typový profil kežmarského súvrstvia (paleogén).

➤ Obyvateľstvo

Podľa údajov Štatistického úradu SR počet trvalo bývajúcich obyvateľov v meste k 31.12.2019 je nasledujúci:

trvalo bývajúci	živonarodení	zomretí	Celkový prírastok obyvateľstva	hustota obyvateľstva na km ²
16 346	162	137	+35	660,33

História

Prvá písomná zmienka s názvom mesta sa vyskytuje po r. z roku 1251 v latinskej forme ako forum caseorum. V roku 1269 je už známa aj ponemčená forma Kasmark.

Vyššie sedem storočí existencie Kežmarku vplývalo i na jeho architektúru, ktorá počnúc románskym slohom obsahuje každý stavebný štýl. Mesto je klenotnicou historických pamiatok. Medzi najvzácnejšie boli vyhlásené dve národné kultúrne pamiatky, a to barokový drevený artikulárny evanjelický kostol a budova lýcea s najväčšou školskou historickou knižnicou v strednej Európe. Medzi skvosty patria renesančná zvonica, neskorogotická bazilika sv. Križa, ktorá patrí svojimi rozmermi medzi najväčšie na Spiši, stredoveké námestie s dominantnou radnicou, zaujímavá stavba nového evanjelického kostola, či malebná ulička Starého trhu.

Občianska a technická vybavenosť:

Hospodárstvo okresu patrí medzi menej rozvinuté. Pôvodne mal významné postavenie textilný a drevársky priemysel. V okrese je zastúpený aj elektrotechnický priemysel, spracovanie hydiny.

Podľa údajov štatistického úradu SR v obci v roku 2019 pôsobilo 619 právnických osôb, z toho 508 ziskových a 111 neziskových, 979 živnostníkov a 1 048 fyzických osôb – podnikateľov.

V oblasti kultúry a športu pôsobia v meste organizácie: Mestské kultúrne stredisko – spravuje 2 objekty na ulici Starý trh, amfiteáter, výstavnú sieň Barónka, kino; Správa telovýchovných zariadení – spravuje telovýchovné zariadenia mesta Kežmarok; Verejnoprospešné služby Mesta Kežmarok

Mesto je zriaďovateľom 4 materských škôl, 3 základných škôl, 2 základných umeleckých škôl a Zariadenia pre seniorov Náruč, Centrum voľného času; Technické služby, s. r. o. Kežmarok, Kežmarok Invest, s.r.o., Spravbytherm, s.r.o., Nemocnica Dr. Vojtecha Alexandra v Kežmarku, n. o., Lesy mesta Kežmarok, s.r.o.

V meste sú 1 súkromné jasle, 3 súkromné materské školy, 2 základné školy zriadené inými zriaďovateľmi, v meste Kežmarok sa nachádza 7 stredných škôl,

V meste je 23 stravovacích zariadení, z toho 13 reštaurácií, 2 hotelové reštaurácie, 1 bistro, 2 rýchle stravovanie, 1 nočný bar, 1 hostinec a 3 pizzerie.

V meste sú zriadené dve knižnice dostupné širokej verejnosti.

Múzeá: Kežmarský hrad, meštiansky dom na Hlavnom námestí 55, Mestská výstavná sieň Barónka.

V oblasti športu zabezpečujú aktivity 2 futbalové štadióny, zimný štadión (t.č. mimo prevádzky), viacúčelové ihrisko na sídlisku Juh II a mestská športová hala.

Územím mesta Kežmarok prechádza jednokolejná železničná trať č. 185 regionálneho významu. Na území mesta sú zriadené: železničná stanica (2 dopravné + 1 výťažná koľaj) a jedna železničná zastávka v severnej časti mesta.

Zásobovanie pitnou vodou

Mesto Kežmarok je zásobované pitnou vodou zo zdrojov: potok Biela voda s kapacitou 75 l/s podzemné zdroje Liptovská Teplica s kapacitou 25,5 l/s a vrt BTH1 Tatranská kotlina s kapacitou 94l/s. Vodovodná sieť je v správe spoločnosti VEOLIA – Podtatranská vodárenská prevádzková spoločnosť, a.s.

V meste je vybudovaná kanalizačná sieť jednotnej sústavy odvádzajúca odpadové vody z mesta a obce Ľubica do čistiareň odpadových vôd. Čistiareň sa nachádza na severnom okraji mesta pri rieke Poprad. Čistiareň odpadových vôd (ČOV) bola uvedená do užívania v r. 1989. Trvalá prevádzka vrátane intenzifikácie ČOV je od roku 1993. Vyhotovená je s mechanickým a biologickým čistením s kalovým a plynovým hospodárstvom.

Zásobovanie elektrickou energiou, zemným plynom a teplom

Mesto Kežmarok je v súčasnosti zásobované elektrickou energiou z rozvodne 110/22 kV Kežmarok. Pre zásobovanie mesta slúžia 22 kV vedenia č. 481, 482, 485. Mesto Kežmarok je v súčasnosti v plnom rozsahu plynofikované. Zásobovačom plynu je diaľkový plynovod Vysoké Tatry - Veľká Lomnica - Kežmarok - Spišská Belá DN 200 PN 25 a Gánovce – Stará Ľubovňa. Odbery sú zásobené zo štyroch regulačných staníc.

Zdravotnú starostlivosť okrem nemocnice zabezpečujú aj ďalšie zdravotnícke zariadenia v Kežmarku: Poliklinika, Denné detské sanatórium, s.r.o., Agentúra domácej ošetrovateľskej starostlivosti ADOS NÁDEJ, s.r.o., Spišská katolícka charita a Mobilný hospic Charitas Kežmarok.

Kultúrne pamiatky

Navrhovaná rekonštrukcia mosta I/66-064 v Kežmarku na Topercerovej ulici, na pozemkoch KN-E parc.č.

6605/1, 6774/2, KN-C parc.č. 3174, 1663/2 a 1663/8 sa nachádza v ochrannom pásme Pamiatkovej rezervácie Kežmarok, zapísanej v Ústrednom pamiatkovom zozname pamiatkového fondu, v registri pamiatkových rezervácií pod číslom 3, a nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok. Ochranné pásmo Pamiatkovej rezervácie Kežmarok a nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok bolo vyhlásené rozhodnutím Pamiatkového úradu SR č. PÚ-09/197-17/7072/And zo dňa 30.11.2009. V pamiatkovej rezervácii je evidovaných 257 nehnuteľných kultúrnych pamiatok.

Objekt dreveného evanjelického artikulárneho kostola bol v rámci zápisu súboru Drevených chrámov v slovenskej časti Karpatského oblúka v roku 2008 zapísaný v zozname svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

Archeologické nálezy

.Archeologický ústav SAV eviduje v katastri hallštátske sídlisko a púchovské sídlisko z 1. – 4. stor. n.l. Radové pohrebisko na nádvorí hradu, v okolí bývalého kostol Sv. Alžbety z 13.-15. stor.

➤ Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

Stav životného prostredia záujmového územia navrhovanej rekonštrukcie je veľmi rozdielny a vykazuje diferencovaný stav zaťaženia jednotlivých zložiek životného prostredia, pričom sa v nich v rôznej miere uplatňujú rizikové faktory. V zásade však možno konštatovať, že tieto záťaž a riziká majú popri rôznorodosti prírodných pomerov predovšetkým antropogénny charakter.

Podľa členenia environmentálnej regionalizácie SR z roku 2016 je záujmové územie stavby charakterizované environmentálnou kvalitou regiónu: 1. environmentálna kvalita – regióny s vysokým stupňom environmentálnej kvality, tvoria ho regióny s nenarušeným prostredím – Levočský a Tatranský región.

Environmentálne problémy

Podtatranská kotlina – v území sa prejavujú negatívne javy vyplývajúce z neusmernenej a neúmernej industrializácie – kontaminácia zložiek životného prostredia v kotlinovej časti z poľnohospodárskej činnosti – ohrozenie biodiverzity, narušenie priestorovej stability a pod.

Levočské vrchy – územie ohrozujú geodynamické a svahové procesy (najmä v severnej časti), miestami vodná erózia. Lesná vegetácia vykazuje značný stupeň poškodenia.

Stav kvality jednotlivých zložiek životného prostredia bol opísaný pri ich charakteristikách v predchádzajúcej kapitole.

• Odpady

Prehľad produkcie komunálnych odpadov (t) ako aj spôsob nakladania s týmito odpadmi Prešovskom kraji v roku 2019 je uvedený v tabuľke:

Komunálny odpad (t)		283 339,0
Z toho zhodnotenie	Materiálové	61 596,2
	Energetické	927,3
	spätné získanie organických látok	50 862,4
	z toho kompostovaním	31 784,9
	využitie odpadu na úpravu terénu	393,0
	iný spôsob zhodnocovania	-
Zneškodňovanie	Skládkovaním	169 560,4
	spaľovaním bez energ. využitia	-
	zneškodňovanie iným spôsobom	-
	Zhromažďovanie	-

Množstvo komunálneho odpadu na obyvateľa v roku 2019:

Prešovský kraj: 343,31 kg/obyvateľa

Slovenská republika : 434,74 kg/obyv.

Miera skládkovania v roku 2019:

Prešovský kraj: 59,84%

Slovenská republika : 50,55

Trend vývoja tvorby odpadov v Prešovskom kraji:

	2019	2018	2017	2016	2015
Komunálny odpad KO (t)	283 339	271 709	236 309	226 144	216 867
zložky KO z triedeného zberu	76 034	72 769	44 189	33 803	18 704
z toho nebezpečný odpad	1 388	1 333	1 233	10 70	992
odpad zo záhrad a parkov	29 342	21 089	15 197	17 020	13 916
iné KO	170 375	172 869	172 471	168 145	171 166
iné KO, z toho zmesový odpad	135 554	137 447	139 551	137 065	135 368
drobné stavebné odpady	7 588	5 982	6 452	7 175	13 082

V Kežmarku bola roku 2018 podľa údajov mesta **úroveň vytriedenia komunálnych odpadov 46,08 %**.

Zdravie obyvateľstva

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov - ekonomická a sociálna situácia, výživové návyky, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti, ako aj životné prostredie. Charakteristika zdravotného stavu obyvateľstva pozostáva z ukazovateľov demografickej a zdravotníckej štatistiky.

Na zdravie človeka v hodnotenom území vplýva stav znečistenia ovzdušia, kvalita pitnej vody, hluk, nakladanie s komunálnymi a priemyselnými odpadmi a iné rizikové faktory.

Celkový vplyv znečisteného prostredia na zdravie ľudí sa prejavuje na ukazovateľoch zdravotného stavu obyvateľstva:

- stredná dĺžka života pri narodení
- celková úmrtnosť (mortalita)
- dojčenská a novorodenecká (perinatálna) úmrtnosť
- počet rizikových tehotenstiev a počet narodených s vrodenými vývojovými vadami
- štruktúra príčin smrti
- počet alergických, kardiovaskulárnych a onkologických ochorení
- stav hygienickej situácie
- šírenie toxikománie, alkoholizmu a fajčenia
- stav pracovnej neschopnosti a invalidity
- choroby z povolania a profesionálne otravy

V Zdravotníckej ročenke SR 2018 sa uvádza, že v Slovenskej republike žilo k 31. decembru 2018 podľa údajov štatistického úradu 5 450 421 obyvateľov s trvalým pobytom v SR. Oproti predchádzajúcemu roku zaznamenala krajina nárast o 7 301 obyvateľov. Prirodzeným prírastkom pribudlo 3 346 a migračným prírastkom (sťahovaním) 3 955 obyvateľov. V roku 2018 sa narodilo na Slovensku 57 639 živonarodených detí. V porovnaní s rokom 2017 ich počet v krajine klesol o 330 osôb. Najviac detí sa narodilo v Prešovskom (9 792), Košickom (8 951) a Bratislavskom kraji (8 572). Naopak najnižší počet živonarodených detí bol v tomto roku opäť v Nitrianskom kraji (6 018). Hrubá miera pôrodnosti prepočítaná na 1 000 obyvateľov bola najvyššia v Bratislavskom kraji (13,1), nasledoval Prešovský (11,9) a Žilinský kraj (10,9). Prirodzený prírastok, teda rozdiel počtu živonarodených a zomretých, bol v roku 2018 po prepočítaní na 1 000 obyvateľov 0,6 ‰, čo je o 0,2 bodu menej ako v predchádzajúcom roku. Kladnú hodnotu prirodzeného prírastku sme v rámci regiónov zaznamenali v Bratislavskom (3,5), Prešovskom (3,2), Košickom (2,1) a Žilinskom kraji (1,1).

Z celkového počtu obyvateľov predstavovali muži 2 661 077 a ženy 2 789 344 osôb. Na základe údajov štatistického úradu vyplýva, že sa každoročne rodí viac chlapcov ako dievčat. Prevaha žien v populácii začína od 51. roku života a s narastajúcim vekom naďalej stúpa z dôvodu vyššej úmrtnosti mužov.

Zastúpenie obyvateľov v predproduktívnom veku (od 0 do 14 rokov) v roku 2018 predstavovalo 15,7 %, v produktívnom veku (od 15 do 64 rokov) 68,2 % a v poproduktívnom veku (nad 65 rokov) 16,0 %.

Priemerný vek obyvateľa Slovenskej republiky predstavoval 40,8 roka. Priemerný vek žien v krajine bol 42,4 roka, zatiaľ čo u mužov to bolo 39,2 roka. Stredná dĺžka života v roku 2019 u mužov bola 75,5 rokov u žien 81,8 rokov. V roku 2019 bol zaznamenaný najvyšší rast v Banskobystrickom kraji u mužov o 3,3 roka, u žien v Košickom kraji o 2,3 roka.

V danom roku pripadalo na 100 detí (vo veku od 0 do 14 rokov) 101,9 seniorov (vo veku 65 a viac rokov). Index starnutia sa tak oproti roku 2017 zvýšil o 2,47 bodu.

V roku 2018 zomrelo celkovo 54 293 osôb, čo je o 379 viac, než v roku 2017, avšak hrubá miera úmrtnosti prepočítaná na 1 000 obyvateľov stúpla len o 0,1 bodu, z 9,9 na 10 ‰. Zo zomretých bolo 27 777 mužov a 26 516 žien. Do 28. dňa od narodenia zomrelo 173 novorodencov a do jedného roka 288 detí. Najvyšší počet úmrtí detí do jedného roka sme zaznamenali v Prešovskom (94) a Košickom kraji (71). Vo vekovej kategórii od 1 do 24 rokov dominovali v počte úmrtí muži, a to takmer dvojnásobne. Tento rozdiel sa s vyšším vekom ešte prehľboval, vo vekovej kategórii od 25 do 44 rokov bol takmer trojnásobný. Výrazný nárast v počte úmrtí žien v porovnaní s mužmi nastal až vo vekovej skupine od 70 do 74 rokov, kedy počet zomretých mužov predstavoval 90 809, zatiaľ čo žien 129 452.

Najčastejšou príčinou smrti sú dlhodobé choroby obehovej sústavy (CHOS), za nimi nasledujú nádorové ochorenia a choroby dýchacej a tráviacej sústavy. Choroby obehovej sústavy sme ako hlavnú príčinu úmrtia zaznamenali u 25 362 osôb, čo je o 689 menej, než v roku 2017. Z celkového počtu zomretých bolo 11 431 mužov a 13 931 žien. V roku 2018 sme zaevidovali pokles úmrtí zapríčinených CHOS, u mužov o 341 a u žien 348 osôb. Hrubá miera úmrtnosti mierne klesla, u mužov zo 443,5 na 429,9, u žien z 512,7 na 449,7 v prepočte na 100 000 obyvateľov daného pohlavia. Z ochorení prevládali ischemické choroby srdca, cievne choroby mozgu, iné choroby srdca, či choroby tepien, tepničiek a vlásočníc.

Druhou najčastejšou príčinou úmrtia v roku 2018 boli nádorové ochorenia, na ktoré zomrelo 13 878 osôb. V tomto prípade sme zaznamenali nárast počtu úmrtí v porovnaní s rokom 2017 o 212 osôb. Nádorové ochorenia boli príčinou úmrtia 7 765 mužov a 6 113 žien. Nárast počtu úmrtí sa týkal oboch pohlaví. U mužov sa počet zvýšil o 97, u žien o 115 osôb. Hrubá miera úmrtnosti na nádorové ochorenia v porovnaní s minulým rokom mierne stúpla z 288,9 na 292,0 u mužov a z 215,4 na 219,3 u žien v prepočte na 100 000 obyvateľov daného pohlavia. Najčastejšie sa objavovali nádory tráviacich ústrojov, dýchacích a vnútrohruďníkových ústrojov, prsníka, či lymfatického, krvotvorného a príbuzného tkaniva.

V poradí treťou najčastejšou príčinou úmrtia na území SR boli choroby dýchacej sústavy. V roku 2018 na tieto choroby zomrelo 4 175 ľudí, konkrétne 2 270 mužov a 1 905 žien. V porovnaní s rokom 2017 narástol počet úmrtí spôsobený chorobami dýchacej sústavy o 260 osôb. Nárast sa týkal oboch pohlaví. V prípade mužov sme zaznamenali zvýšenie počtu úmrtí o 175 osôb, u žien sa toto číslo navýšilo o 85 osôb. Hrubá miera úmrtnosti v porovnaní s rokom 2017 stúpla, a to zo 78,9 na 85,4 u mužov a zo 65,3 na 68,3 u žien, v prepočte na 100 000 obyvateľov daného pohlavia. Z chorôb dýchacej sústavy prevládala skupina ochorení chrípka a zápal pľúc, nasledovali chronické choroby dolných dýchacích ciest.

Štvrtou najčastejšou príčinou smrti boli choroby tráviaceho traktu. V roku 2018 zapríčinili 3 085 úmrtí, čo je o 251 viac, než v roku 2017. Nárast sme zaznamenali najmä u mužov. V porovnaní s rokom 2017 v dôsledku chorôb tráviaceho traktu zomrelo o 247 viac mužov. Počet úmrtí u žien stúpol len mierne, a to o 4 osoby. Hrubá miera úmrtnosti v porovnaní s rokom 2017 stúpla zo 63,3 na 72,5 u mužov a zo 41,4 na 41,5 u žien v prepočte na 100 000 obyvateľov daného pohlavia. V chorobách tráviaceho traktu prevažovali choroby pečene.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

1. Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy počas výstavby

Vzhľadom na to, že stavba sa nachádza v intraviláne mesta Kežmarok, rekonštrukčné práce budú mať vplyv na pohodu a kvalitu života nielen obyvateľov sídla bývajúcich v blízkosti staveniska, ale aj obyvateľov, ktorí využívajú dotknuté územie – na nákupy (Lidl, Billa), cestovanie (železničná stanica), vybavovanie na úradoch štátnej správy (okresný úrad, úrad práce) atď. Krátkodobý a pomerne intenzívny nepriaznivý vplyv sa prejaví aj na užívateľoch predmetného úseku cesty I/66 – vodičov a cestujúcich – dočasným a krátkodobým zhoršením komfortu pri jazde.

V procese rekonštrukčných prác sa predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a ich ďalší prenos vplyvom prúdenia vzduchu. Najviac budú postihnutí obyvatelia bývajúci v rodinnom dome a bytových domoch v bezprostrednom susedstve stavby. Vzhľadom na rozsah stavby a veľkosť predpokladaného obnaženia pôvodného povrchu ako aj predpokladaný čas rekonštrukcie, tieto vplyvy budú lokálne, krátkodobé, minimálne a nevýznamné.

Obmedzenia dopravy, zníženie rýchlosti a spomalenie dopravného prúdu na obchádzkovej komunikácii sa prejavia miernym zdržaním, čo možno klasifikovať ako negatívny vplyv pre vodičov a užívateľov uvedeného úseku cesty I/66, ale aj zvýšením emisií znečisťujúcich ovzdušie. Tento vplyv možno charakterizovať ako negatívny, krátkodobý, lokálny.

Nepriaznivé vplyvy sa ale krátkodobo a pomerne intenzívne prejavia na zhoršení pohody a kvality života aj časti obyvateľov sídla bývajúcich pozdĺž cesty I/66 a prístupových komunikácií na stavenisko, a to v súvislosti s nevyhnutným pohybom stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy cez sídlo na stavenisko, zvýšeným hlukom. Ide o vplyv intenzívny, krátkodobý, dočasný, lokálny.

Hluk počas rekonštrukcie na obyvateľov bezprostredného okolia mosta vzrastie v závislosti od použitých stavebných strojov a mechanizmov. Vzhľadom na to, že priestorovo je stavenisko výrazne limitované, nie je predpoklad použitia viacerých strojov a mechanizmov súčasne, s výnimkou napr. použitia nakladača a nákladného vozidla, resp. frézy na odstránenie asfaltovej povrchovej vrstvy z vozovky a nákladného automobilu. V súčasnosti platí zásada, že sa už nesmú vyrábať stroje, ktoré produkujú hluk prekračujúci limity určené platnou legislatívou. Celkový hluk možno eliminovať organizáciou rekonštrukčných prác – napr. pri čakaní na naplnenie korby nákladného vozidla vypnúť motor a pod. V zásade trvanie prác spojených s vyšším hlukom bude naozaj krátkodobé (vzhľadom na veľkosť mosta v rekonštrukcii) a preto nie je predpoklad vzniku zdravotných rizík u obyvateľov.

Pozitívne vplyvy rekonštrukcie mosta sa prejavajú po ukončení rekonštrukcie v skvalitnení dopravy a zvýšení bezpečnosti užívateľov komunikácie I/66 v danom úseku, ale najmä odstránením dočasného zdroja hluku, ktorý v súčasnosti a v čase rekonštrukcie predstavujú obidva dočasné mosty cez Poprad.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí postupné zhoršovanie jeho technického stavu, ktorý ohrozí bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty I/66. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú dopravu.

Zdravotné riziká

Vzhľadom na vzdialenosť lokality navrhovanej činnosti, rozsah a predpokladanú dĺžku rekonštrukčných prác, pri dodržaní technologických postupov a bezpečnostných opatrení pri práci, optimálnej organizácii stavebných prác nie je predpoklad, že by sa nepriame vplyvy prejavili nepriaznivo na zdraví obyvateľstva.

Vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy počas výstavby

Z hľadiska geodynamických pomerov je riešené územie stabilné a nevyžaduje žiadne sanačné opatrenia na vylepšenie.

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf možno zaradiť:

- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - ako nepriamy vplyv,
- potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - ako nepriamy vplyv,

tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach.

Pri zriadení a prevádzke dočasnej obchádzkovej trasy a druhého dočasného mosta nie je predpoklad výraznejších zásahov do horninového prostredia. Napojenie druhého dočasného mosta na existujúcu cestu I/66 je situované do priestoru vedľa cesty I/66 a existujúceho dočasného mosta ponad Poprad proti prúdu toku, do hĺbky horninového prostredia sa nezasiahne. Obidva dočasné mosty a obchádzková komunikácia sa po ukončení rekonštrukčných prác odstránia a terén sa uvedie do pôvodného stavu. Vplyv na horninové prostredie bude krátkodobý, lokálny nevýznamný.

Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/66 neprechádza priamo cez žiadne dobývacie priestory ložísk nerastných surovín a nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú využívať existujúce ložiská surovín.

Počas prevádzky sa po rekonštrukcii nepredpokladajú žiadne vplyvy s výnimkou rizika ohrozenia kvality horninového prostredia pri dopravnej nehode a úniku prevádzkových kvapalín.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ohrozí bezpečnosť

dopravy na tomto úseku cesty I/66 a tým bude ohrozená aj kvalita horninového prostredia, napríklad v prípade jeho zrútenia rizikom znečistenia. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú aj pešiu dopravu.

Vplyvy na klimatické pomery

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia.

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko sa stav oproti stavu pred rekonštrukciou vôbec nezmení.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie nebude mať vplyv na klimatické podmienky danej lokality.

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby bude dochádzať k mierne zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy, a to najmä prachových častíc. Vzrastú aj emisie zo spaľovacích motorov pri spomalenom toku dopravného prúdu. Vzhľadom na rozsah a plánovanú dĺžku rekonštrukčných prác hodnotíme tieto vplyvy ako lokálne, krátkodobé a nevýznamné.

Počas prevádzky – vzhľadom na to, že oproti pôvodnému stavu sa povrch vozovkylepší, ale pre malý rozsah tejto zmeny nebude mať výraznejší pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v danom území.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ohrozí bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty I/66, spomalenie dopravného prúdu pre zhoršené podmienky na moste vyvolá zvýšenie emisií. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste prispeje k zníženiu emisií, aj keď vzhľadom na veľkosť zmeny pôjde o zlepšenie nepodstatné.

Vplyvy na vodné pomery

Počas výstavby

Vzhľadom na to, že stavba je v priamom kontakte s vodným tokom Poprad - potenciálne existuje riziko ohrozenia povrchových vôd pri rekonštrukčných prácach vykonávaných priamo v koryte vodného toku, ale aj pri stavebných prácach na nosnej konštrukcii mosta a jeho pilieroch. Počas búracích prác na moste musia byť vykonané opatrenia zamedzujúce padaniu odstraňovaného materiálu do rieky Poprad. Povrchové vody potenciálne môžu ohroziť práce a úpravy robené na mostnom telese nad korytom vodného toku a pri rekonštrukčných prácach na spodnej stavbe mosta, robených z brehu vodného toku a v jeho blízkosti, prípadne pri úpravách koryta priamo v koryte toku. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať zvolenej technológii mechanického čistenia betónových plôch spodnej stavby a nosnej konštrukcie mosta a následne čisteniu vysokotlakým vodným lúčom, aby otryskávaný betón bol zachytený (napr. sieť alebo geotextília nad vodným tokom) a splachované nečistoty neboli splachované do vodného toku. Tiež práce na úprave povrchu – penetračné nátery a asfaltové nátery sa musia vykonávať spôsobom, ktorý neohrozí kvalitu vôd a použiť materiály, ktoré neohrozia kvalitu vôd.

Zásadnou podmienkou pre vykonávanie akýchkoľvek prác v blízkosti alebo priamo vo vodnom toku je dodržiavanie zásad bezpečnej manipulácie s látkami, ktoré by mohli ohroziť kvalitu vody v toku. Potenciálne riziko ovplyvnenia kvality vôd teda existuje, ale pri striktnom dodržaní technologických postupov rekonštrukcie a ohľadom na dodržiavanie podmienok ochrany vôd, zvolenej technológie a postupov prác je minimálne.

Pri rekonštrukčných prácach bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo k ohrozeniu kvality vôd ani ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalite zariadenia staveniska, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska.

Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy, hydrogeologických vlastností, hĺbky hladiny podzemnej vody a pod., ale vzhľadom na to, že sa do zakladania mosta rekonštrukciou nezasahuje, nie je predpoklad vzniku žiadnych vplyvov. Samotné teleso navrhovanej činnosti je vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody.

Pri realizácii rekonštrukcie stavby v jej navrhovanom technicko–technologickom riešení s vykonaním navrhovaných technických opatrení nie je predpoklad, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd, či ovplyvneniu fyzikálno – chemických vlastností podzemnej vody v riešenom území stavby a v jeho okolí.

Počas prevádzky (okrem havarijných stavov) je riziko minimálne.

Dotknuté záujmové územie nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. V dotknutom území rekonštrukcie mosta ani jeho bezprostrednej blízkosti sa nevyskytujú termálne ani prírodné minerálne vody.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ohrozí bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty I/66 a tým bude ohrozená aj kvalita povrchových a podzemných vôd, napríklad v prípade jeho zrútenia rizikom znečistenia

Vplyvy na pôdu

Vzhľadom na to, že most sa nachádza v intraviláne obce, poľnohospodárska pôda bude rekonštrukčnými prácami dotknutá iba minimálne a dočasne, vplyv na pôdu nebude žiadny. Plochy dočasného záberu budú po ukončení rekonštrukčných prác vrátené do pôvodného stavu a zatrávnené.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie nebude mať vplyv na kvalitu poľnohospodárskej pôdy.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Keďže rekonštruovaný most sa nachádza v urbanizovanom území intravilánu obce, v sledovanom území sa biotopy európskeho a národného významu nevyskytujú. Pre prípravu územia na rekonštrukciu a vyčistenie brehov rieky Poprad je potrebné odstrániť mládniky vrb vyrastajúce z pravidelne orezávaných kmeňov v blízkosti mosta s výškou krovia do 50cm a 15 kmeňov bresta vyrastajúceho z jedného koreňa v bezprostrednej blízkosti mosta rastúce v priestore medzi pôvodným mostom a dočasným mostom.

Biotopy v záujmovom území stavby rekonštrukcie mosta neboli zaznamenané.

Navrhovaná rekonštrukcia mosta ev.č I/66-064 je podľa technického a technologického riešenia iba rekonštrukciou existujúceho mosta s cieľom odstrániť nevyhovujúci technický stav a tým znížiť negatívny dopad z narastajúcej frekvencie dopravy v danom úseku na životné prostredie. Uvedený cieľ nemožno považovať za novú stavbu. Konštrukcia mosta už aj v súčasnosti má dostatočné rozmery pre vytvorenie vhodných podmienok pre migráciu chráneného druhu vydry riečnej (*Lutra lutra*) a rekonštrukcia zachová súčasný profil, teda podmienky sa zachovávajú.

počas výstavby

Každý zásah do prírodného prostredia prináša aj zmeny, ktoré nastávajú vo vegetácii, v druhovom zložení, a často krát majú tieto zmeny dlhodobý účinok, niekedy aj nezvratný. Preto pri každom takomto zásahu je potrebné veľmi citlivo zvažovať a posudzovať všetky aspekty, aby sa predišlo nežiaducim dopadom. Počas rekonštrukcie mosta predpokladáme, že jedným z najvýraznejších vplyvov v krajine bude dočasný nárast hlučnosti zo stavebnej činnosti, zo spomalenia dopravy v mieste rekonštrukcie a s ním spojeného zvýšenia hladiny výfukových plynov v prostredí.

Priame vplyvy realizácie navrhovanej rekonštrukcie mosta na riešené územie sú:

- zvýšenie hluku a prašnosti,
- riziko šírenia ruderalných druhov rastlín,
- vznik nových rastlinných spoločenstiev a nových biotopov vplyvom zmien, ktoré nastanú po ukončení prác.

Z nepriamych vplyvov možno predpokladať, že pri stavebných prácach a terénnych úpravách môže dôjsť :

- k znečisteniu prírodného prostredia (vody, pôdy) únikom ropných a iných nebezpečných látok z mechanizmov a dopravných prostriedkov, ktoré budú využívané pri rekonštrukčných prácach,
- v dôsledku zakalenia vody k ovplyvneniu vodného a biochemického režimu, ktoré môže negatívne vplývať na citlivejšie druhy živočíchov,
- potenciálne vplyvom hluku počas výstavby k negatívnemu vplyvu na hniezdiace živočíchov a vyvážanie mláďat, ako aj k ovplyvneniu výskytu živočíchov v danom území, ktoré majú v jeho blízkosti hniezdiská, svoje stanovištia alebo potravinové biotopy,
- k zavlečeniu ruderalných a invázných druhov rastlín na miesta poškodené alebo narušené počas výstavby a ich expanzívne šírenie,
- potenciálne k zmenám v zložení rastlinných spoločenstiev vyskytujúcich sa v okolí (napr. pri navážaní stavebného materiálu, prejazdu mechanizmami a pod.),

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Vo vzťahu k chráneným druhom sa súčasné vyhovujúce podmienky pre migráciu zachovávajú.

Vplyvy na krajinu, štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Predmetné územie je už v súčasnosti úplne zmenené, predstavuje urbanizované územie. Súčasný charakter krajiny sa po rekonštrukcii nezmení. Stavebná činnosť nevytvorí nové vplyvy z prevádzky na moste a ceste I/66 na krajinu okrem tých, ktoré sú tu už v súčasnosti. Existencia cesty I/66 je v krajinnom obraze územia zakomponovaná dlhodobo. Obyvateľstvo je s jej prítomnosťou ako jediným komunikačným prvkom v území stotožnené. Rekonštrukcia mosta nevytvorí v súčasnom obraze územia nové prvky, ktoré by narušili existujúci obraz krajiny.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, zhorší sa nielen bezpečnosť na ceste I/66 v danej lokalite, ale zhorší sa aj vnímanie krajiny. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú dopravu, ale hlavne pre peších, ktorí túto trasu využívajú.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Navrhovaná rekonštrukcia mosta nebude mať žiadny vplyv na urbánny komplex ani využívanie zeme, pretože k zmene oproti súčasnému stavu nedôjde.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Stavba sa nachádza v ochrannom pásme Pamiatkovej rezervácie Kežmarok. Vzhľadom na charakter a rozsah pác nie je predpoklad negatívnych vplyvov na predmet ochrany.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie neovplyvní kultúrne a historické pamiatky.

Vplyvy na archeologické náleziská

V katastri mesta sú evidované viaceré archeologické náleziská. Vzhľadom na charakter prác – rekonštrukcia existujúceho mosta bez väčších zásahov do okolitého územia a podložia, nepredpokladajú sa žiadne vplyvy ani prípadné nové archeologické nálezy.

Porovnanie so súčasným stavom – nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie neovplyvní archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality - vzhľadom na vzdialenosť lokality staveniska a identifikovaného chráneného územia - stratigrafická lokalita Kežmarok - nepredpokladajú sa žiadne vplyvy.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy - nie sú žiadne vplyvy.

Iné vplyvy – neboli identifikované.

ZÁVER

Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo.

Stavba nevyvolá súvislosti, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na súčasný stav životného prostredia. Realizáciou navrhovanej činnosti sa nezhorší ekologický a estetický ráz predmetného územia.

Stavba nebude mať nepriaznivé dopady na zdravotný stav obyvateľstva.

2. POROVNANIE PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULTÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

zložka životného prostredia	charakteristika vplyvu	porovnanie vplyvu navrhovanej zmeny s vplyvom identifikovaným pri nulovom stave
horninové prostredie	riziko kontaminácie	porovnateľný vplyv
povrchové vody	riziko kontaminácie	porovnateľný vplyv
podzemné vody	riziko kontaminácie	porovnateľný vplyv
ovzdušie	zaťaženie emisiami, TZL	porovnateľný vplyv
pôda	dočasný záber	porovnateľný vplyv
prírodné prostredie	stresové faktory	porovnateľný vplyv
rozvoj územia	zlepšenie priestorových pomerov	priaznivejší vplyv
pohoda a kvalita života	zvýšenie bezpečnosti dopravy vplyv hluku na obyvateľstvo	priaznivejší vplyv priaznivejší vplyv

POROVNANIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ REKONŠTRUKCIE NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená na území s 1. stupňom ochrany. Územie nie je súčasťou sústavy chránených území NATURA 2000. Navrhovaná zmena činnosti nezmení súčasné pomery v území.

3. VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU SPÔSOBIŤ VPLYVY S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V DOTKNUTOM ÚZEMÍ

Neboli identifikované žiadne.

4. OPATRENIA NA OCHRANU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom

Plán organizácie rekonštrukčných prác upraviť tak, aby sa trvanie prác spojených s vyšším hlukom maximálne skrátilo. Hlučnejšie práce rekonštrukcie vykonávať v čase od 8,00 do 16,00 iba v pracovných dňoch a dodržiavať nočný pokoj.

Opatrenia na ochranu horninového prostredia

V etape rekonštrukcie je potrebné zabezpečiť dobrý technický stav stavebných mechanizmov použitých pri prácach na moste a príľahlých úsekoch cesty I/66, aby nedochádzalo k neželaným únikom ropných látok a prevádzkových tekutín použitých stavebných mechanizmov do horninového prírodného prostredia.

Opatrenia na ochranu ovzdušia počas rekonštrukcie

- priebežné čistenie prístupových komunikácií od blata roznášaného kolesami stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy, vjazdy a výjazdy zo staveniska budú udržiavané v náležitom stave a znečistenie sa bude okamžite odstraňovať.
- zakrývanie korby auta pri preprave sypkých materiálov,
- skrápanie povrchu staveniska pri dlhodobejšom období bez zrážok,

Opatrenia na ochranu povrchových vôd

- voľbu technologických postupov, výber použitého materiálu a prostriedkov pri rekonštrukcii podriaďovať požiadavkám ochrany vôd,
- zabezpečiť striktné dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel – najmä vo vzťahu k vodohospodársky významnému vodnému toku Poprad,
- vybaviť stavenisko aj mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorpčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie,
- pri stavebných prácach obmedziť vstupy do vodného toku na nevyhnutné minimum,
- pri sanácii betónových plôch spodnej stavby a nosnej konštrukcie - mechanické čistenie povrchu nosnej konštrukcie a spodnej stavby prijať opatrenia na zabránenie splachovania odstráneného znečistenia do vôd rieky Poprad,
- osobitnú pozornosť venovať ochrane vôd pri nanášaní ochranných náterov nosnej betónovej konštrukcie.

Opatrenia na ochranu fauny, flóry, chránených území a území európskeho významu

Predpokladom zachovania súčasného vzhľadu krajiny je dôležitá minimalizácia zásahov do prírodného prostredia. Z posúdenia vplyvov na biotu vyplývajú aj návrhy na ich zmiernenie:

- výrub drevín realizovať v mimovegetačnom a mimohniezdnom období,
- vhodnou a rýchlou úpravou prostredia zamedziť šíreniu ruderalných a nepôvodných druhov flóry,
- po ukončení stavby upraviť terén do pôvodného prirodzeného stavu,
- v prípade nutnosti výrubu drevín je potrebný súhlas orgánu ochrany prírody podľa zákona č.543/2002 Z.z.,

Stavebné práce vykonávať citlivo, v nevyhnutnom rozsahu a po ich ukončení vykonať rekultiváciu okolia. Prijat' opatrenia na zabezpečenie sledovania šírenia inváznych druhov rastlín a v prípade ich výskytu ich odstránenie.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov **Slovenská správa ciest**, Investičná výstavba a správa ciest Košice,
2. Identifikačné číslo : 00 00 3328
3. Sídlo : Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/66 – 064 Kežmarok most

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

3. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Miesto stavby: Prešovský kraj, okres: Kežmarok, obec: Kežmarok, katastrálne územie: Kežmarok

4. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy

Jestvujúci mostný objekt na ceste I/66 v katastri mesta Kežmarok bol postavený v roku 1967.

Účelom navrhovanej zmeny činnosti je rekonštrukcia mostného objektu a príslušného úseku cesty I/66 s cieľom odstrániť zistené poruchy súčasného mosta a príslušného úseku cesty I/66 tak, aby sa zlepšil stavebno-technický stav mosta a bolo zabezpečené plynulé a bezpečné prevedenie motorovej a nemotorovej dopravy. Navrhovaná úprava cesty a rekonštrukcia mostného objektu je limitovaná jestvujúcim stavom, najmä smerovým a výškovým vedením cesty I/66. Najvhodnejšou zmenou navrhovanej činnosti je kompletná rekonštrukcia mostného zvršku, mostného zvršku, zosilnenie predpätia voľnými predpínacími káblami, zosilnenie spodnej stavby mikropilótami a sanácia viditeľných plôch nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Súčasťou sanácie spodnej stavby bude vybudovanie nových záverných múrikov, prechodových dosiek a dobetónávka za oporami so zhotovením mikropilót. Súčasťou stavby bude spevnenie svahov pod mostným objektom a vybudovanie obslužných schodísk.

Dĺžka trasy dobudovanej časti obchádzky je 158,90m. Z dôvodu plynulého napojenia nivelety cesty I/66 na niveletu zrekonštruovaného mostného objektu je nutná úprava príslušných úsekov cesty I/66 v celkovej dĺžke 83,00 m.

Celkovú dĺžku doby rekonštrukcie predpokladáme cca 10 mesiacov. Stavebné práce odporúčame realizovať v jednej stavebnej sezóne, aby bola zabezpečená zimná údržba cesty I/66.

Predmetná rekonštrukcia je členená na časti stavby (objekty):

101-00 Rekonštrukcia cesty I/66

102-00 Dočasná obchádzka

201-00 Rekonštrukcia mosta I/66-064

202-00 Dočasné premostenie nad riekou Poprad v Kežmarku

Práce na rekonštrukcii budú prebiehať v 4. Etapách:

I. etapa:

- vybudovanie obchádzkovej trasy a osadenie dočasného dopravného značenia
- vyradenie všetkej dopravy z mosta, búracie práce (mostný zvršok, prechodové dosky, N.K.)
- výkopy za oporami

II. etapa:

- vybudovanie betónových a osadenie oceľových deviátorov,
- osadenie (navlečenie) predpínacích káblov, vŕtanie mikropilót za oporami
- predpinanie káblov, spriahujúce trne, spriahujúca doska, dopínanie káblov
- nové prechodové oblasti (dobetonávka N.K., prechodová doska)
- taniere odvodňovačov, Izolácia mostovky
- nový mostný zvršok

III. etapa:

- sanácia pohľadových plôch
- reprofilácia
- dobudovanie spevnených plôch pod mostom
- obslužné schodiská
- osadenie novej značky s evidenčným číslom mosta
- po rekonštrukcii mosta sa odstráni pôvodná značka určujúca zaťažiteľnosť mosta

IV. etapa:

po ukončení rekonštrukcie mostného objektu 66-064 budú začaté práce na rekonštrukcii úsekov cesty:

- vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí v dotknutom území ich majiteľmi resp. správcami
- odfrézovanie krytu vozovky
- vybúranie ostrovčeka, zábradlí a chodníkov na oboch stranách cesty
- osadenie obrubníkov, vybudovanie chodníkov a ostrovčeka, osadenie zábradlí
- dobudovanie vjazdu do baptistického kostola
- pokládka asfaltových vrstiev krytu vozovky
- obnova zvislého a vodorovného dopravného značenia
- spätné presmerovanie dopravy na cestu I/66
- demontáž, vybúranie a odvoz dočasných objektov
- úprava dočasne zabratých plôch do pôvodného stavu, planírovanie, ohumusovanie, osiatie .

V.5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Najvýraznejšie výstupy zmeny navrhovanej činnosti sú: zlepšenie kvality mostného objektu, predĺženie životnosti mosta, skvalitnenie povrchu vozovky, zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie hluku. Ostatné výstupy podľa súčasného stavu (nulového variantu) v porovnaní so zmenou navrhovanej činnosti sú v zásade rovnaké (znečistenie ovzdušia, odpady).

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/66. Napriek tomu, že lokalita rekonštrukcie sa nachádza v intraviláne mesta vzhľadom na rozsah a trvanie rekonštrukčných prác, nie je predpoklad vzniku žiadnych zdravotných rizík pre obyvateľov žijúcich v blízkosti staveniska.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami sú vyššia kvalita mostného objektu a povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/66, dlhšia životnosť a väčšia bezpečnosť premávky v danom úseku cesty I/66. Hluková situácia v danej lokalite sa zlepší, pretože premávka na dočasnom moste v súčasnosti je zdrojom zvýšenej hlukovej záťaže. Vplyvy na životné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom a akceptovateľné.

Etapa výstavby - predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na obyvateľstvo.

V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynmi lokálne ovplyvní kvalitu ovzdušia dotknutého územia. Pretože stavba sa nachádza v intraviláne mesta, priame vplyvy z realizácie rekonštrukčných prác na obyvateľstvo sa predpokladajú najmä vo forme zvýšeného hluku, ktorý sa oproti súčasnosti zvýši. Zdrojom zvýšeného hluku bude doprava po dočasných mostoch, ale jeho pôsobenie bude obmedzené len obdobie rekonštrukcie (cca 10

mesiacov). Po úprave povrchu vozovky na moste a odstránení dočasných mostov obchádzky sa hluk výrazne zníži. Priame vplyvy (zvýšený hluk a prašnosť) a riziká budú znášať aj pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe. Z tohto pohľadu je navrhovaná zmena činnosti pozitívnejšia ako nulový variant.

Etapu výstavby - predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Navrhovaná činnosť sa nachádza na území, kde platí 1. stupeň ochrany. Navrhovaná stavebná činnosť spojená s rekonštrukciou mostného telesa negatívne nezasiahne výraznejšie do okolitej krajiny a vzhľadom na vzdialenosť od najbližších chránených území, vplyv z rekonštrukcie mosta na ne je nepravdepodobný.

Stavba nezasiahne do žiadneho biotopu európskeho ani národného významu.

V období výstavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných a rekonštrukčných prác a pohybu stavebných mechanizmov. Tento vplyv však bude lokalizovaný len na oblasť staveniska. Tieto vplyvy nedosiahnu takú intenzitu, aby mohli spôsobiť zmenu kvality životného prostredia mimo staveniska. Posudzované územie leží prevažne v človekom intenzívne využívannej krajine v dotyku s existujúcimi významnými dopravnými koridormi. Určité riziko predstavujú práce vykonávané v koryte vodného toku Poprad, resp. na moste nad vodnou hladinou, preto bude potrebné venovať zvýšenú pozornosť pri voľbe technológií a postupov použitých pri rekonštrukcii ako aj materiálov, aby nepredstavovali riziko ohrozenia kvality vôd v toku.

Etapu prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť vysoko pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti užívatelia cesty I/66. Negatívne pôsobenie z dopravy počas prevádzky na obyvateľstvo sa oproti súčasnému stavu zmenší, bude priame prostredníctvom zníženia hlukovej záťaže z automobilov, pretože bude odstránený dočasný most, ktorý je v súčasnosti zdrojom zvýšeného hluku.

Etapu prevádzky - predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyv na ovzdušie a miestnu klímu sa oproti súčasnému stavu (nulový variant) nezmení.

Vplyvy na povrchový a podzemný vodu Z hľadiska hydrologických pomerov realizácia zámeru nepredpokladá žiadne zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Vplyv na genofond a biodiverzitu

Navrhovaná zmena sa týka lokality s 1. stupňom ochrany a nezasahuje do sústavy chránených území NATURA 2000. Potenciálne nepriame vplyvy na genofond a biodiverzitu možno hodnotiť ako identické s nulovým variantom.

Vplyvy na krajinu

Súčasná štruktúra krajiny v danej lokalite predstavuje antropogénne pozmenenú krajinu. Realizácia zámeru preto neovplyvní charakter daného územia a nebude mať vplyv ani na štruktúru krajiny. Vlastná prevádzka nebude mať vplyv na krajinu ako takú.

ZÁVER

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, identifikované v hodnotení stavu a kvality jednotlivých zložiek životného prostredia pri navrhovanej zmene činnosti, možno hodnotiť ako porovnateľné so súčasným stavom, vo vzťahu k hlukovej záťaži dotknutého územia dôjde k zlepšeniu situácie tým, že sa odstráni dočasný most a tým aj jeden z významných zdrojov hluku v danej lokalite.

Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo, prinesie však skvalitnenie podmienok pre automobilovú dopravu a zlepšenie hlukovej situácie lokality.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe
3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti:

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Košice, august 2020

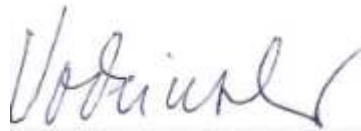
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Spracovateľ oznámenia:

Ing. Magdaléna Vodzinská,

zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie
vplyvov činností na životné prostredie podľa zákona NR SR č.24/2006
Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a
doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov pod číslom
105/96-OPV.

Jiskrova 8, 040 01 Košice



.....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

Ing. Gabriela Mareková,
námestník ÚIP SSC IVSC, Košice,
Kasárenské nám. 4, 040 01 Košice

.....

X. FOTODOKUMENTÁCIA



Most ev.č. I/66-064 navrhnutý na rekonštrukciu



Zlý technický stav mosta ev.č.66-064



Vľavo dočasný most, vpravo pôvodný most ev.č.66-064



Dočasný most



Konštrukcia dočasného mosta – drevené hranoly



a ocelové platne na nich – zdroj hluku



Jeden jazdný pruh na dočasnom moste



Premávka na pôvodnom moste usmernená do jedného jazdného pruhu



Koniec rekonštrukcie – okružná križovatka pred Lidlom.



Priestor pre druhý dočasný most

Súčasný stav cesty I/66 v mieste prechodu cez rieku Poprad

Začiatok rekonštrukcie pred baptistickým kostolom:



Predajňa stavebnín



Rodinný dom



Baptistický kostol



Prerušenie výstavby cyklistického chodníka (obr.vľavo), ktorý bude pokračovať popod rekonštruovaný most (obr.vpravo)



Rieka Poprad pred a za mostom I/66-064

Príloha VI.1.

INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA**NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:****I/66 – 064 Kežmarok most****Zdôvodnenie:**

V zmysle ustanovení prílohy č. 8 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“) navrhovaná činnosť patrí pod bod 13. Doprava a telekomunikácie, položky:

- č. 8: Výstavba cestných mostov na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov, prahová hodnota je bez limitu časť B (zistovacie konanie). **V danom prípade nejde o výstavbu nového mosta, iba o rekonštrukciu existujúceho, pričom sa rozmery ani parametre mosta nemenia.**
- č. 2: Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie existujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane, prahová hodnota je 5 až 10 km pre zistovacie konanie.

Pre rekonštrukčné práce je nevyhnutná výstavba dočasnej obchádzkovej komunikácie v dĺžke 158,90m, z dôvodu plynulého napojenia nivelety cesty I/66 na niveletu zrekonštruovaného mostného objektu je nutná úprava priľahlých úsekov cesty I/66 v celkovej dĺžke 83,00 m, teda navrhovaná zmena nedosahuje uvedenú prahovú hodnotu.

Napriek tomu, že lokalizácia navrhovanej zmeny činnosti sa nenachádza v chránenom území v zmysle územnej ochrany podľa zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ani v území zaradenom v sústave NATURA 2000, investor zastáva názor, že aj pri takejto rozsahom nevelkej činnosti bolo potrebné preskúmať a posúdiť vplyvy navrhovanej zmeny na kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia dotknutého územia, preto bola vypracovaná táto dokumentácia v zmysle ustanovení zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

Ing. Gabriela Mareková,
námestník ÚIP SSC IVSC, Košice,
Kasárenské nám. č. 4, 040 01 Košice

.....