OKRESNÝ ÚRAD KEŽMAROK

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Nižná brána 6, 060 01 Kežmarok

Číslo spisu
OU-KK-OSZP-2024/002129-025

Kežmarok
13. 06. 2024

Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“

Výrok

Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej len „príslušný orgán"), ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 a § 5 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydáva podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (správny poriadok), na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“, ktoré predložil navrhovateľ činnosti: Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov 5, IČO: 37 936 859, po vykonaní zisťovacieho konania podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov toto rozhodnutie:

Navrhovaná zmena činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“, umiestnená v Prešovskom kraji, v okrese Kežmarok,

sa nebude posudzovať

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

V súlade s § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa určujú nasledujúce podmienky pre eliminovanie alebo zmiernenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. Počas realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti je potrebné zabezpečiť, aby nebola ohrozená kvalita povrchových a podzemných vôd, dbať o ochranu vôd, zdržať sa činností, ktoré môžu negatívne ovplyvniť prirodzený režim vôd, znečistiť vody ako inak ohroziť jej kvalitu.
2. Počas prípravných prác a budovania nových častí mostných objektov je nutné zabezpečiť, aby nedošlo k padaniu stavebného materiálu do vodného toku vhodnými opatreniami (napr. záchytné siete).
3. Pri realizácii stavby používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy a požiadavky v zmysle platnej legislatívy.
4. Počas výstavby je v inundačnom území (priestor medzi hrádzami, v ktorom bude dochádzať k výstavbe premostenia), zakázané skladovať a umiestňovať materiál, stavebný odpad a predmety, ktoré môžu zhoršiť odtok povrchových vôd alebo kvalitu vody, alebo ktoré by mohli byť počas povodne odplavené.

5. Pred začatím prác vo vodnom toku je zhotoviteľ prác povinný zabezpečiť vypracovanie a schválenie povodňového plánu zabezpečovacích prác na celé obdobie výstavby v zmysle zákona č.7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov v obsahu podľa vyhlášky č. 261/2010 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o podrobnosti povodňových plánov a ich schvaľovania. Povodňové zabezpečovacie práce musia byť koordinované so správcom vodného toku.
6. Po ukončení stavby je potrebné koryto a pobrežné pozemky (pozemky do 10m od brehovej čiary, resp. vzdušnej päty ochrannej hrádze vodného toku), narušené počas realizácie stavby, uviesť do pôvodného stavu.
7. Z dôvodu zníženia rizika možnej kontaminácie horninového prostredia znečisťujúcimi látkami počas výstavby objektov, zaistiť dobrý technický stav stavebných zariadení a mechanizmov. Toto riziko eliminovať aj dôslednou organizáciou práce a dodržiavaním bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi, pravidelnou kontrolou technického stavu stavebných mechanizmov i dopravných prostriedkov a uprednostnením ekologických mazacích olejov bez obsahu zlúčenín chlóru.
8. Prípadný únik ropných látok, resp. iných nebezpečných látok pri výstavbe odstrániť bezodkladným použitím sorpčných prostriedkov.
9. Vypracovať plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia (Havarijný plán), v súlade s vyhláškou č.200/20 18 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitosti ach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd, ktorý schváli Inšpekcia životného prostredia a oboznámiť s ním pracovníkov.
10. Na zneškodnenie úniku znečisťujúcich látok do vôd a prostredia súvisiaceho s vodou vybaviť pracoviská potrebnými špeciálnymi prístrojmi a prostriedkami.
11. V ďalšom stupni PD preveriť kapacitné možnosti navrhovaných zariadení na odvedenie zrážkových vôd s cieľom zabezpečiť dostatočnú rezervu pre prípad prívalových dažďov.
12. Nevytvárať skládky materiálov a stavebného odpadu v koryte toku a jeho inundačnom území, ktoré by mohli byť pri zvýšených prietokoch splavené do toku.
13. Pri realizácii stavby vyčleniť vhodné miesto pre dočasné zhromažďovanie stavebného odpadu. V ďalších stupňoch projektovej prípravy vyhodnotiť možnosť použitia materiálov zo zhodnocovaných odpadov, v prípade kladného vyhodnotenia túto možnosť uprednostniť.
14. Pri realizácii prác, pri ktorých môže dochádzať k tvorbe prašnosti, je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie prašnosti, napríklad vhodným výberom technológií a materiálov.
15. Prašné materiály skladovať v zastrešených a uzatvárateľných skladoch (objektoch).
16. V prípade zvýšenej prašnosti udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu staveniska, dopravných trás a prašných materiálov (kropenie, polievanie), ak nie sú zabezpečené iným spôsobom.
17. Vhodným výberom mechanizmov zabezpečiť, aby práce dlhodobo neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí a zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.
18. Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia najmä hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne obce a zavedenie vhodných organizačných opatrení vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.
19. Projektovú dokumentáciu pre územné rozhodnutie doplniť o časť, ktorá sa týka zoocenózy vodného toku a priľahlých pobrežných pozemkov.
20. Minimalizovať vstup mechanizmov do vodného toku a nevstupovať mechanizmami do koryta vodného toku v období neresenia rýb (máj, jún).
21. V maximálnej možnej miere zachovať jestvujúce brehové porasty. Dreviny v tesnej blízkosti stavby ochrániť pred mechanickým poškodením.
22. Po ukončení prác na moste zabezpečiť obnovu zničených brehových porastov a náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny. Novovzniknuté svahy zahumusovať zeminou pochádzajúcou z riadne ošetrovanej skládky zeminy, aby sa zamedzilo neúmyselnému zavlečeniu inváznych rastlín.
23. Po realizácii je potrebné výstavbou dotknuté plochy revitalizovať a terénne nerovnosti zarovnať. Revitalizované plochy vhodne doplniť prvkami zelenej infraštruktúry.
24. Zabezpečiť mostnú konštrukciu opatreniami, ktoré zabránia kolízii s vtákmi - pri osvetlení mosta zvoliť jemné obrysové svetlá, osvetlenie prevádzkovať aj v hmlistom počasí, aplikovať vhodné reflexné prvky a vhodné farebné prevedenie na štruktúry mosta, pri ktorých hrozia nárazy alebo zachytenie vtáctva.
25. Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov vo všeobecnosti,

ochrany genofondových lokalít, všetkých biotopov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a emisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.
26. Rešpektovať zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
27. Pre stavby v ochrannom pásme dráhy (OPD – 60 m od osi krajnej koľaje), podľa § 102 ods. 1 písmeno ac), je potrebný súhlas na vykonanie činnosti v ochrannom pásme dráhy. Akákoľvek stavebná činnosť v ochrannom pásme dráhy musí byť vopred prekonzultovaná a odsúhlasená so Železnicami Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) a najmä MD SR – sekciou železničnej dopravy a dráh, ktorá je gesčne spôsobilá na vydanie takéhoto súhlasu.
28. Na umiestnenie techniky, materiálov a vyťaženej zeminy prednostne využiť existujúce stavebné dvory a depónia.
29. Pri realizácii činnosti používať mechanizmy v dobrom technickom stave a v prípade úniku škodlivých látok realizovať opatrenia na zamedzenie ich vsiaknutia do pôdy a horninového prostredia.
30. Pri odvádzaní vôd z telesa cesty použiť odlučovače ropných látok a sedimentačné nádrže a prečistenú vodu vypúšťať do povrchových tokoch pri dodržaní limitných hodnôt znečistenia v zmysle Nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.
31. Po ukončení stavebných prác je potrebné odstrániť prebytočný stavebný materiál, všetok vznikajúci odpad a zároveň uviesť dotknuté územie do upraveného stavu. Na rekultiváciu pôvodných trvalých trávnych porastov odporúčame použiť osivo lúčnej zmesi.
32. Po navezení zeminy je potrebné lokality monitorovať za účelom zachytenia prípadného nového výskytu inváznych druhov rastlín. V prípade zavlečenia inváznych druhov rastlín pri zemných prácach, bude navrhovateľ vykonávať na vlastné náklady ich efektívne odstraňovanie, ktoré bude v konečnom dôsledku viesť k ich trvalej eliminácii z miesta výskytu a jeho bezprostredného okolia.

Odôvodnenie

Navrhovateľ Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov 5, IČO: 37 936 859 predložil dňa 07.08.2023 príslušnému orgánu podľa § 29 ods. 1, písm. b) zákona ElA oznámenie o navrhovanej činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“, ktorý vypracoval DOPRAVOPROJEKT, a.s. Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava v apríli 2023.

Príslušný orgán na základe predloženého oznámenia o navrhovanej činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“ začal správne konanie podľa § 18 ods. 2 písm. d) zákona EIA.

V rámci zisťovacieho konania príslušný orgán rozposlal listom č. OU-KK-OSZP-2023/012474-002,003,004 zo dňa 21.08.2023 oznámenie o navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 6 zákona ElA na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, dotknutým orgánom, povoľujúcemu orgánu a dotknutej obci a toto zverejnil na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR SR https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/ii-540-obchvat-obce-velka-lomnica.

Potvrdením o zverejnení dokumentu doručeným príslušnému orgánu dňa 20.10.2023 potvrdila dotknutá obec – Obec Veľká Lomnica, že verejnosť bola o zámere informovaná zverejnením na úradných tabuliach obce od 20.09.2023 do 11.10.2023.

Navrhovaná činnosť sa nachádza v zastavanom území obce Veľká Lomnica, k.ú. Veľká Lomnica (867837), okres Kežmarok, Prešovský samosprávny kraj.

Účel
Cesta II/540 je súčasťou miestneho komunikačného systému obce Veľká Lomnica. Zabezpečuje napojenie dopravy z cesty I/66 do obce Veľká Lomnica a ďalších obcí, osád a rekreačných stredísk vo Vysokých Tatrách (Tatranská Lomnica, Stará Lesná) odbočením cez úrovňové železničné priecestie na trati ŽSR Poprad – Plaveč.

Cesta II/540 je vedená centrom obce s obojstrannou obytnou zástavbou, v obci križuje Skalnatý potok a na severnom výjazde z obce trať TEŽ Studený potok – Tatranská Lomnica.

Vzhľadom na dopravné zaťaženie cesty v prieťahu obcou Veľká Lomnica, ktoré prináša všetky nepriaznivé účinky dopravy na obyvateľov a životné prostredie v dotknutom území intravilánu obce, je navrhnutá preložka cesty II/540 mimo zastavané územie do územia západne od obce cez lokality Na rovni a Nad rašeliniskom, kde by cesta mala sprístupniť územie pre pripravovaný priemyselný park.

Účelom výstavby obchvatu obce je dosiahnuť:
- odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územie obce,
- vyššiu kapacitu komunikácie,
- vyšší stupeň bezpečnosti dopravy,
- vyšší dopravný komfort,
- vyššiu obslužnosť územia,
- minimalizovať negatívne účinky dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo obce.

Dosiahnuť splnenie týchto požiadaviek je možné výstavbou cesty mimo zastavané územie, ktorá bude vyhovovať požiadavkám dopravného prúdu pri efektívnom vynaložení finančných prostriedkov na výstavbu a údržbu komunikácie.

V prípade, že by sa navrhovaná investícia nerealizovala, tak by sa celý očakávaný objem dopravy realizoval na súčasnej ceste II/540.

Existujúca cesta II/540 v prieťahu obcou je dvojpruhová s minimálnou šírkou jazdných pruhov a vodiacich prúžkov, obojstranne obostavaná s priamymi napojeniami vjazdov k nehnuteľnostiam a autobusovými zastávkami v j. V takmer celom úseku vzhľadom na nepriehľadné oblúky s malými polomermi, v ktorých sú situované križovatky s miestnymi komunikáciami a vzhľadom na často sa vyskytujúce priechody pre chodcov prepájajúce chodníky po oboch stranách cesty je dopravným značením zakázané predbiehanie.

Súvisiace komunikácie sú väčšinou asfaltové v stavebno-technickom stave zodpovedajúcom ich veku a dopravnému zaťaženiu. Žiadne výraznejšie problémy sa na týchto komunikáciách nevyskytujú.

Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite (jej pozitíva a negatíva)
Cesta II/540 je súčasťou miestneho komunikačného systému obce Veľká Lomnica. Zabezpečuje napojenie dopravy z cesty I/66 do obce Veľká Lomnica a ďalších obcí, osád a rekreačných stredísk vo Vysokých Tatrách (Tatranská Lomnica, Stará Lesná) odbočením cez úrovňové železničné priecestie na trati ŽSR Poprad – Plaveč. Cesta II/540 je vedená centrom obce s obojstrannou obytnou zástavbou, v obci križuje Skalnatý potok a na severnom výjazde z obce trať TEŽ Studený potok – Tatranská Lomnica.

Vzhľadom na dopravné zaťaženie cesty v prieťahu obcou Veľká Lomnica, ktoré prináša všetky nepriaznivé účinky dopravy na obyvateľov a životné prostredie v dotknutom území intravilánu obce je navrhnutá preložka cesty II/540 mimo zastavané územie do územia západne od obce cez lokality Na rovni a Nad rašeliniskom, kde by cesta mala sprístupniť územie pre pripravovaný priemyselný park.

Sprievodným javom je zvýšený hluk a emisie látok znečisťujúcich ovzdušie a doprava, ktorá pôsobí ako stresový faktor u obyvateľov.
K pozitívam výstavby preložky cesty II/540 patrí:
- vzdialenejšia poloha od zastavaného územia,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy,
- prispeje k rozvoju daného regiónu, nakoľko zlepší jeho prístupnosť,
- je v súlade s pripravovanou územnoplánovacou dokumentáciou obce Veľká Lomnica,
- odvedenie časti dopravy (predovšetkým ťažkej nákladnej a tranzitu) na obchvat,
- zníženie hluku z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica,
- zníženie emisií z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica,
- zníženie ohrozenia obyvateľov mesta dopravou po hlavnej ceste,
- zníženie dopravnej nehodovosti,
- priame napojenie priemyselnej oblasti a budúceho priemyselného parku na obchvat.
K negatívam výstavby preložky cesty II/540 patrí:
- nevyhnutný nový záber pôd,
- okrajový zásah do ochranného pásma TANAP-u,
- zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- zásah do mokradí,
- výrub drevín a krovín,
- vplyv na horninové prostredie,

- vytvorenie novej líniovej bariéry v krajine.

Charakter navrhovanej činnosti.
Podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. je navrhovaný zámer „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“ nová činnosť a podlieha predmetu posudzovania. V rámci celkového zámeru činností podliehajú na základe Prílohy č.8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie zisťovaciemu konaniu nasledujúca činnosť: 13.8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov.

Opis technického a technologického riešenia
Dotknuté územie pre návrh obchvatu obce Veľká Lomnica je vymedzené cestou I/66 a bezmenným potokom južne od obce, územím medzi priemyselným areálom COLAS Slovakia, a.s. a osadou Nový Dvor západne od obce a existujúcou cestou II/540 na severnom okraji obce. Medzi bezmenným potokom a účelovou komunikáciou do areálu COLAS Slovakia, a.s. je trasa vedená poľnohospodársky využívaným územím, medzi korytom Studeného potoka a cestou III/3102 do obce Stará Lesná prechádza trasa zamokreným a nevyužívaným územím, medzi cestou III/3102 a cestou II/540 trasa obchvatu opäť vchádza do poľnohospodársky využívaného územia a napája sa na pôvodnú cestu II/540.
Navrhovaný obchvat umožní presmerovanie všetkej tranzitnej dopravy z centra obce Veľká Lomnica smerujúcej do Vysokých Tatier, zároveň umožní rozvoj a dopravnú obsluhu územia určeného pre priemyselný park, čím sa podstatne zvýši bezpečnosť a plynulosť dopravy na miestnych komunikáciách v obci, ako aj v kolíznej križovatke na ceste I/66 s existujúcou cestou II/540 na vjazde do obce križovanou úrovňovým železničným priecestím.

Odklonením tranzitnej dopravy mimo troch existujúcich úrovňových železničných priecestí sa taktiež zvýši bezpečnosť na železničnej trati č. 185 Poprad-Tatry – Plaveč, vrátane úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica.

Dĺžka obchvatu je 3 463 m kategórie C 9,5/60 s jednostrannými, vzájomne oddelenými chodníkmi pre cyklistov a peších až po km 1,585. Od km 1,585 až po KÚ je pozdĺž komunikácie vľavo vedený len chodník pre cyklistov.

Preložka cesty II/540 má začiatok na ceste I/66 v navrhovanej okružnej križovatke Veľká Lomnica, ktorá bude súčasťou plánovanej mimoúrovňovej križovatky Veľká Lomnica na pripravovanej preložke cesty I/66 Poprad – Kežmarok, II. etapa (SSC IVSC Košice).

Preložka cesty ďalej pokračuje cca 900 m severozápadným smerom mostným objektom nad bezmenným potokom pred ČSPHM vľavo do poľnohospodársky využívaného územia. V km 0,900 je navrhovaná okružná križovatka, ktorá zabezpečí napojenie preložky cesty III/3093 do obce Mlynica na preložku cesty II/540 a napojenie lokalít budúceho priemyselného parku.

Trasa ďalej pokračuje na severovýchod do navrhovanej okružnej križovatky „Priemyselná“ v km 1,550, ktorá zabezpečí napojenie ďalších lokalít v budúcom priemyselnom parku.

Za križovatkou „Priemyselná“ prechádza trasa mostným objektom nad rozostavaným rodinným domom a ďalšími objektami určenými na demoláciu, nad účelovou komunikáciou medzi osadou Nový Dvor a priemyselným areálom COLAS Slovakia, a.s. a nad členitým korytom Studeného potoka do nevyužívanej lokality Nad rašeliniskom. V km 1,750 a 2,760 trasa križuje VTL plynovodné potrubie, v km 2,400 trasa križuje VN 22 kV vedenie, v km 2,560 trasa križuje melioračný kanál.

V km 2,820 je navrhovaná okružná križovatka Stará Lesná zabezpečujúca napojenie cesty III/3102 do obce Stará Lesná a výhľadové napojenie do obce Malý Slavkov. V rámci tejto križovatky budú preložené aj trasy VTL plynovodu a kanalizácie. V km cca 2,950 a 3,200 budú taktiež preložené križované vodovodné a kanalizačné potrubia a upravené melioračné zariadenia.

V km 3,463 bude preložka cesty II/540 plynulo napojená na pôvodnú cestu II/540. Od km 3,250 po km 3,463 sa úsek pôvodnej cesty vybúra a pôvodná cesta sa zaslepí.

Členenie stavby

Predmetná stavba je členená na časti stavby (objekty) v zmysle triedenia stavebných prác podľa klasifikácie stavieb. Členenie na časti rešpektuje budúcich správcov, resp. vlastníkov jednotlivých častí stavby (objektov). Stavba je členená nasledovne:
010-00 Demolácie
030-00 Rekultivácia dočasne zabratých plôch
101-00 Preložka cesty II/540
102-00 Preložka cesty III/3093
103-00 Križovatka Veľká Lomnica
104-00 Križovatka Mlynica
105-00 Križovatka Priemyselná
106-00 Križovatka Stará Lesná
107-00 Chodníky pre peších a cyklistov
108-00 Prístupové cesty
201-00 Most nad potokom na preložke cesty II/540
202-00 Most nad potokom na ceste I/66
203-00 Most nad potokom na preložke cesty III/3093 v km 0,100
204-00 Most nad Studeným potokom na preložke cesty II/540 v km 1,800
241-00 Úprava bezmenného potoka
242-00 Úprava Studeného potoka
511-00 Preložka vodovodu DN/ID 200 v km 0,265, 1,673, 2,940 a 3,196 preložky cesty II/540
512-00 Chráničky na plánovaných objektoch PVPS
521-00 Preložka kanalizácie DN 500 v km 2,853, 2,975 a 3,186 preložky cesty II/540
531-00 Úprava melioračných zariadení
601-00 Preložka VN kábla v križovatke Veľká Lomnica
602-00 Úprava VN vedenia v km 2,337
610-00 VN prípojka pre trafostanicu v križovatke Veľká Lomnica
611-00 Trafostanica v križovatke Veľká Lomnica
630-00 NN prípojka pre verejné osvetlenie
631-00 Verejné osvetlenie
650-00 Preložka káblov Slovak Telekom v križovatke Veľká Lomnica
651-00 Preložka káblov Slovak Telekom v km 1,769
701-00 Preložka VTL DN 300 plynovodu
900-00 Úprava plôch pre zariadenie staveniska

101-00 Preložka cesty II/540
Preložka cesty II/540 je kategórie C9,5/60 a jej celková dĺžka je 3 463 m so začiatkom úseku na ceste I/66 v navrhovanej okružnej križovatke Veľká Lomnica, juhozápadne od obce Veľká Lomnica pri ČSPHM BIO-plus. Obchvat po premostení bezmenného potoka ďalej pokračuje cca 900 m súbežne s týmto bezmenným potokom okrajom poľnohospodársky využívaného územia. V okružnej križovatke Mlynica sa trasa obchvatu odkláňa na severovýchod do územia medzi priemyselným areálom COLAS Slovakia, a.s. a osadou Nový Dvor a mostným objektom v km 1,900 premosťuje účelovú komunikáciu a rozvetvené koryto Studeného potoka. Za Studeným potokom prechádza trasa do podmáčaného územia na násype 2 - 3 m založenom na báze z ťažkého lomového kameňa zatlačeného do podložia.

Trasa pokračuje ďalej v stúpaní 1,68 % k navrhovanej okružnej križovatke Stará Lesná na ceste III/3102 do obce Stará Lesná. Za touto križovatkou sa obchvat ľavotočivým smerovým oblúkom R=900 m odkláňa na sever, aby sa plynulo napojil na pôvodnú cestu II/540. Úsek pôvodnej cesty II/540 od úrovňového priecestia po nový úsek cesty sa vybúra a pôvodná cesta sa zaslepí.
Šírkové usporiadanie:
- jazdný pruh 2x3,50 m
- vodiaci prúžok 2x0,25 m
- spevnená krajnica 2x0,50 m
- nespevnená krajnica 2x0,50 m
voľná šírka spolu: 9,50 m
Konštrukcia vozovky:
- asfaltový betón ACo 11,I 40 mm STN EN 13108-1

- spojovací postrek PS,CBP 0,5kg/m2 STN 73 6129:2009
- asfaltový betón ACL 16,I 50 mm STN EN 13108-1
- spojovací postrek PS,CBP 0,5kg/m2 STN 73 6129:2009
- asfaltový betón ACP 22,I 70 mm STN EN 13108-1
- infiltračný postrek PI,CB 0,8kg/m2 STN EN 13108-1
- cementom stmelená zrnitá zmes CBGM C3/4 200 mm STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny UM ŠD, 0/31,5 Gc 200 mm STN 736126

spolu: 560 mm

Úprava podložia pod násypom:
- štrkodrvina fr: 0-90 hr. 500 mm
- netkaná separačná geotextília min 200g/m2

spolu: 500 mm

Úprava podložia v záreze:
- štrkodrvina fr. 0-63 hrúbky 400 mm
- štrkodrvina fr. 63-125 hrúbky 400 mm
- netkaná separačná geotextília min 200g/m2

spolu: 800 mm

Úprava podložia v úseku km 1,950-km 2,800:
- štrkodrvina fr. 0-63 hrúbky 300 mm
- štrkodrvina fr. 0-90 hrúbky 350 mm
- štrkodrvina fr. 0-125 hrúbky 350 mm
- zatlačenie veľmi hrubého kameňa do podložia 700 mm

spolu: 1700 mm

Križovatky na preložke cesty II/540 sú navrhnuté 4 križovatky:
- (obj.103-00) Križovatka Veľká Lomnica
- (obj.104-00) Križovatka Mlynica
- (obj.105-00) Križovatka Priemyselná
- (obj.106-00) Križovatka Stará Lesná

Mosty na preložke cesty II/540 sú navrhnuté 2 mostné objekty:
- (obj.201-00) Most nad potokom na preložke cesty II/540 v km 0,095
- (obj.204-00) Most nad Studeným potokom na preložke cesty II/540 v km 1,800

Popis odvodnenia

Odvodnenie povrchovej vody je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutých dláždených priekop. Pozdĺž navrhnutých chodníkov bude voda z vozovky odvádzaná do uličných vpustov, ktoré budú vyústené cez PP potrubie DN 200 do priľahlej dláždenej priekopy. Dláždené priekopy budú vyústené do priľahlých vodných tokov (Studený potok a bezmenný potok).

102-00 Preložka cesty III/3093

Navrhovaná preložka III/3093 má nahradiť dočasne povolené dopravné napojenie cesty III/3093 na štvorpruhový úsek cesty I/66 stykovou križovatkou z dôvodu nevyhovujúcej vzájomnej vzdialenosti križovatiek na ceste I/66. Preložka III/3093 bude napojená na obchvat Veľkej Lomnice v križovatke Mlynica a cez tento obchvat bude preložka cesty III/3093 napojená na cestu I/66 v križovatke Veľká Lomnica.

Na začiatku úseku sa preložka cesty III/3093 odpája z okružnej križovatky Mlynica a na konci úseku je napojená stykovou križovatkou na existujúcu cestu III/3093. Trasa preložky je vedená v násype a v km 0,088 križuje bezmenný potok, ktorý je premostený mostným objektom 203-00.

Šírkové usporiadanie:
- jazdný pruh 2x3,00 m
- vodiaci prúžok 2x0,25 m
- spevnená krajnica 2x0,25 m
- nespevnená krajnica 2x0,25 m

voľná šírka spolu: 7,50 m

Konštrukcia vozovky:
- asfaltový betón ACo 11,I 40 mm STN EN 13108-1
- spojovací postrek PS,CBP 0,5kg/m2 STN 73 6129:2009

- asfaltový betón ACL 16,I 50 mm STN EN 13108-1
- spojovací postrek PS,CBP 0,5kg/m2 STN 73 6129:2009
- asfaltový betón ACP 22,I 70 mm STN EN 13108-1
- infiltračný postrek PI,CB 0,8kg/m2 STN EN 13108-1
- cementom stmelená zrnitá zmes CBGM C3/4 200 mm STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny UM ŠD, 0/31,5 Gc 200 mm STN 736126
spolu: 560 mm
Úprava podložia pod násypom:
- štrkodrvina fr: 0-90 hr. 500 mm
- netkaná separačná geotextília min 200g/m2
spolu: 500 mm

Popis odvodnenia
Odvodnenie povrchovej vody je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutej dláždenej priekopy na pravej strane. Priekopa bude vyústená do bezmenného potoka.

103-00 Križovatka Veľká Lomnica
Funkciou navrhovanej okružnej križovatky „Veľká Lomnica“ bude zabezpečiť presmerovanie dopravy z a na navrhovaný obchvat obce Veľká Lomnica a v budúcnosti aj na plánovanú preložku cesty I/66. Polomer vonkajšieho okraja vozovky je 24,55 m a šírka pojazdného prstenca je 2,0 m.

Počet ramien okružnej križovatky: 5 ramien
1. rameno smer Poprad (jestvujúca I/66) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
2. rameno výhľad Kežmarok (preložka cesty I/66) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
3. rameno smer ČOV - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
4. rameno smer Kežmarok (jestvujúca I/66) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
5. rameno smer Mlynica (preložka cesty II/540) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m.

Vzhľadom na predpokladané málo únosné podložie trasy v trase turbo okružnej križovatky a jej dvoch ramien na ceste I/66 je navrhnutá výmena podložia hr. 800 mm.

Popis odvodnenia
Odvodnenie povrchovej vody bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutých uličných vpustov a následne na svah telesa križovatky a dláždených priekop na navrhovaných ramenách križovatky. Odvodnenie cestnej pláne bude zabezpečené jej priečnym sklonom na svah cestného telesa a navrhovaných priekop. V záreze bude pláň odvodnená do navrhovaného trativodu.

104-00 Križovatka Mlynica
Funkciou navrhovanej okružnej križovatky „Mlynica“ bude zabezpečiť prepojenie dopravy z navrhovanej preložky cesty II/540 na navrhovanú preložku cesty III/3093 a na výhľadové vetvy do priemyselného parku. Polomer okružnej križovatky je 20,5m, šírka jazdného pásu je 6,50m a šírka pojazdného prstenca je 2,0m.

Počet ramien okružnej križovatky: 5 ramien
1. rameno smer Poprad, Kežmarok (I/66) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
2. výhľadové rameno - smer priemyselný park - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
3. rameno smer Tatranská Lomnica (II/540) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
4. výhľadové rameno - smer priemyselný prak - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
5. rameno smer Mlynica (III/3093) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m.

Popis odvodnenia
Odvodnenie povrchovej vody je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutých dláždených priekop.

105-00 Križovatka Priemyselná
Funkciou navrhovanej okružnej križovatky „Priemyselná“ bude zabezpečiť prepojenie z dopravy navrhovanej preložky cesty II/540 na výhľadové vetvy do priemyselného parku.

Polomer okružnej križovatky je 20,5m, šírka jazdného pásu je 6,50m a šírka pojazdného prstenca je 2,0m.
Počet ramien okružnej križovatky: 4 ramená
1. rameno smer Poprad, Kežmarok (I/66) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
2. výhľadové rameno - smer priemyselný park - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
3. rameno smer Tatranská Lomnica (II/540) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
4. výhľadové rameno - smer priemyselný prak - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m.

Popis odvodnenia
Odvodnenie povrchovej vody je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutých dláždených priekop.

106-00 Križovatka Stará Lesná
Funkciou navrhovanej okružnej križovatky „Stará Lesná“ bude zabezpečiť prepojenie dopravy z navrhovanej preložky cesty II/540 na existujúcu cestu III/3102. Polomer okružnej križovatky je 20,5m, šírka jazdného pásu je 6,50m a šírka pojazdného prstenca je 2,0m.

Počet ramien okružnej križovatky: 4 ramená
1. rameno smer Poprad, Kežmarok (I/66) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
2. rameno - smer Veľká Lomnica - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,00m, výjazd 3,00m,
3. rameno smer Tatranská Lomnica (II/540) - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,50m, výjazd 3,50m,
4. výhľadové rameno - smer priemyselný prak - šírka jazdných pruhov: vjazd 3,00m, výjazd 3,00m.

Popis odvodnenia
Odvodnenie povrchovej vody je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutých dláždených priekop.

107-00 Chodníky pre peších a cyklistov
Navrhnutá cyklistická komunikácia a chodník pre peších budú zabezpečovať plynulý a bezpečný pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž cestnej komunikácie v záujmovej oblasti. V úseku km 0,000 – 0,875 (od križovatky „Veľká Lomnica“ po križovatku „Mlynica“) sú chodníky vedené po pravej strane navrhovanej komunikácie. V úseku km 0,875 – 1,525 (od križovatky „Mlynica“ po križovatku „Priemyselná“) sú chodníky vedené po ľavej strane komunikácie. V úseku km 1,675 – KÚ(od križovatky“ Priemyselná“ po KÚ) je vedený cyklochodník po ľavej strane komunikácie a na konci sa napája na existujúcu cestu II/540. Chodníky budú od cestnej komunikácie oddelené zeleným pásom šírky 1,50 m.

Popis odvodnenia
Odvodnenie povrchovej vody z chodníkov je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom smerom od vozovky cyklistickej komunikácie do priľahlých dláždených priekop cesty II/540.

Navrhovaný obchvat bol vzhľadom na aktuálny územný plán a jednoznačné zámery obce Veľká Lomnica v jej katastrálnom území (prezentované na pracovných rokovaniach), navrhnutý v súlade s požiadavkami obce a v súlade s pripravovanou aktualizáciou územného plánu v jednom variante. Obec Veľká Lomnica mala územný plán obce spracovaný v roku 1990, URBION – Bratislava, stredisko Košice, hlavný riešiteľ: Ing. arch. Dušan Marek, vedúci strediska: Ing. arch. Michal Hladký. Územný plán zóny obce Veľká Lomnica bol schválený OZ uznesením č. 19/91 dňa 26.06.1991. Od schválenia platnosti územného plánu bolo v úrovni územnoplánovacieho rozvoja schválených 27 čiastkových zmien a doplnkov, pre zladenie s novelizovaným zákonom bol preschválený na Územný plán Obce Veľká Lomnica. Po vypracovaní a schválení toľkých zmien a doplnkov územného plánu sa pôvodný stal neprehľadný a v praxi ťažko využiteľný, preto obec Veľká Lomnica pristúpila k vypracovaniu nového Územného plánu obce Veľká Lomnica. Navrhovaná činnosť je v súlade v súčasnosti platným územným plánom obce Veľká Lomnica, vyhláseným všeobecným záväzným nariadením č. č. 4/2021, nadobudnuté účinnosťou dňom 31.07.2021, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť nového územného plánu obce Veľká Lomnica.

Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územno-plánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi, kde navrhovaná stavba II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica je lokalizovaná v

Prešovskom samosprávnom kraji, okrese Kežmarok a katastrálnom území obce Veľká Lomnica. Nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou je Územný plán veľkého územného celku Prešovský kraj.

Územný plán Prešovského samosprávneho kraja (Slovak Medical Company, a.s., Prešov) schváleným uznesením Zastupiteľstva PSK č.268/2019 dňa 26.8.2019, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením PSK č. 77/2019 schváleným Zastupiteľstvom PSK uznesením č. 269/2019 dňa 26.8.2019 s účinnosťou od 06.10.2019.

Počas spracovania predmetného zámeru bolo v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších zmien a doplnkov požiadané o upustenie od požiadavky variantného riešenia zámeru. Okresný úrad Kežmarok, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KK-OSZP-2023/007218-002 zo dňa 03.04.2023 danej požiadavke vyhovel a stanovil, že zámer bude obsahovať jeden variant činnosti, ako aj nulový variant, t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa zámer neuskutočnil.

Zároveň upozornil, že ak z pripomienok predložených k zámeru podľa § 23 ods. 4 vyplynie potreba posudzovania ďalšieho reálneho variantu navrhovanej činnosti, príslušný orgán uplatní požiadavku na dopracovanie ďalšieho variantu v konaní podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU
Stavba II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica je situovaná v území, ktoré je výraznou mierou ovplyvnené poľnohospodárskou činnosťou a dynamicky sa rozvíjajúcou urbanizáciou. Počas spracovania predmetného zámeru bolo v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších zmien a doplnkov požiadané o upustenie od požiadavky variantného riešenia zámeru. Okresný úrad Kežmarok, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KK-OSZP-2023/007218-002 zo dňa 03.04.2023 danej požiadavke vyhovel a stanovil, že zámer bude obsahovať jeden variant činnosti, ako aj nulový variant, t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa zámer neuskutočnil.

Nulový variant, ak by sa činnosť nerealizovala, predstavuje existujúca cesta II/540, ktorá je vedená v prieťahu obcou Veľká Lomnica. Predstavuje dvojpruhovú komunikáciu s minimálnou šírkou jazdných pruhov a vodiacich prúžkov, obojstranne obostavanú s priamymi napojeniami vjazdov k nehnuteľnostiam a autobusovými zastávkami. V takmer celom úseku sú nepriehľadné oblúky s malými polomermi, v ktorých sú situované križovatky s miestnymi komunikáciami a časté priechody pre chodcov prepájajúce chodníky po oboch stranách cesty. Predbiehanie je zakázané dopravným značením.

Obchvat obce Veľká Lomnica, novonavrhnutá komunikácia s dĺžkou 3 463 m, kat. C 9,5/60 s jednostrannými, vzájomne oddelenými chodníkmi pre cyklistov a peších. Preložka cesty II/540 má začiatok na ceste I/66 v navrhovanej okružnej križovatke Veľká Lomnica (súčasť plánovanej MÚK Veľká Lomnica pripravovanej preložky cesty I/66 Poprad – Kežmarok, II. etapa (SSC IVSC Košice)). Ďalej pokračuje cca 900 m severozápadným smerom mostným objektom nad bezmenným potokom pred ČSPHM vľavo do poľnohospodársky využívaného územia. V km 0,900 je navrhovaná okružná križovatka Mlynica, ktorá zabezpečí napojenie preložky cesty III/3093 do obce Mlynica a lokalít budúceho priemyselného parku. Trasa ďalej pokračuje na severovýchod do navrhovanej okružnej križovatky Priemyselná v km 1,550, ktorá zabezpečí napojenie ďalších lokalít v budúcom priemyselnom parku. Za križovatkou Priemyselná prechádza trasa mostným objektom nad rozostavaným rodinným domom a ďalšími objektami určenými na demoláciu, nad účelovou komunikáciou medzi osadou Nový Dvor a priemyselným areálom COLAS Slovakia, a.s. a nad členitým korytom Studeného potoka do nevyužívanej lokality Nad rašeliniskom. V km 1,750 až 2,760 trasa križuje VTL plynovodné potrubie, VN 22 kV vedenie a melioračný kanál. V km 2,820 je navrhovaná okružná križovatka Stará Lesná zabezpečujúca napojenie cesty III/3102 do obce Stará Lesná a výhľadové napojenie do obce Malý Slavkov. V rámci tejto križovatky budú preložené aj trasy VTL plynovodu a kanalizácie. V km cca 2,950 až 3,200 budú taktiež preložené vodovodné a kanalizačné potrubia a upravené melioračné zariadenia. V km 3,463 bude preložka cesty II/540 plynulo napojená na pôvodnú cestu II/540. Od km 3,250 po km 3,463 sa úsek pôvodnej cesty vybúra a pôvodná cesta sa zaslepí.

Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu
Pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie boli hodnotené tie zložky životného prostredia, ktoré sú v danom území najcitlivejšie, a ktoré výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti najviac ovplyvní. Nakoľko navrhovateľ

predkladá Zámer spracovaný v jednom variante, nebol vytvorený súbor kritérií na porovnanie variantov. Pri hodnotení vplyvov bolo porovnávané navrhované riešenie (obchvat obce Veľká Lomnica) so situáciou, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala (nulový variant).

Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty
Účelom zámeru bola bližšia charakteristika navrhovanej činnosti, dotknutého územia a predikcia a vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na predmetné územie. Zároveň boli porovnané výhody a nevýhody nulového variantu a navrhovaného obchvatu obce Veľká Lomnica.

Na základe hodnotenia zistených poznatkov a skutočností, obchvat obce Veľká Lomnica v zmysle predloženého návrhu činnosti, ako optimálne riešenie.
Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Pozitíva obchvatu obce Veľká Lomnica:
- vzdialenejšia poloha od zastavaného územia,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy,
- prispeje k rozvoju daného regiónu, nakoľko zlepší jeho prístupnosť,
- je v súlade s pripravovanou územnoplánovacou dokumentáciou obce Veľká Lomnica,
- odvedenie časti dopravy (predovšetkým ťažkej nákladnej a tranzitu) na obchvat,
- zníženie hluku z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica,
- zníženie emisií z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica,
- zníženie ohrozenia obyvateľov mesta dopravou po hlavnej ceste,
- zníženie dopravnej nehodovosti,
- priame napojenie priemyselnej oblasti a budúceho priemyselného parku na obchvat.

Negatíva obchvatu obce Veľká Lomnica:
- nevyhnutný nový záber pôd,
- okrajový zásah do ochranného pásma TANAP-u,
- zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- zásah do mokradí,
- výrub drevín a krovín,
- vplyv na horninové prostredie,
- vytvorenie novej líniovej bariéry v krajine.

Z uvedeného dôvodu zámer odporúča realizáciu navrhovanej činnosti – obchvat obce Veľká Lomnica.

Hodnotenie predpokladaných priamych a nepriamych vplyvov vychádza z predbežnej identifikácie najevidentnejších vstupov a výstupov plánovaného zámeru, kde cieľom špecifikácie dopadov týchto vstupov a výstupov na jednotlivé zložky životného prostredia je podchytenie tých okolností, ktoré by závažným spôsobom modifikovali existujúcu kvalitu životného prostredia, či už v pozitívnom alebo negatívnom smere.
Základným členením predpokladaných vplyvov je ich časové hľadisko vzhľadom k etapám projektu. Takto sa vplyvy rozdeľujú na :
- Vplyvy počas výstavby – ich pôsobenie je dané trvaním stavebných aktivít a ich špecifikáciou;
- Vplyvy počas prevádzky – sú dané povahou prevádzok a ich kvalitatívnymi a kvantitatívnymi parametrami (vstupmi a výstupmi). Ich trvanie je identické s fungovaním (prevádzkovaním) objektu (čo však nemusí platiť o ich dôsledkoch).

Záber plôch.
V súčasnosti sa záujmové územie v prevažnej časti využíva na poľnohospodárske účely ako orná pôda. V katastri nehnuteľností sú plochy predmetného územia evidované ako orná pôda, trvalý trávnatý porast, zastavaná plocha a nádvorie a ostatná plocha.
Výstavbou obchvatu nedôjde k zásadnej zmene využitia záujmového územia, územie bude aj naďalej možné využívať na poľnohospodárske účely.
Záber plôch, celkový trvalý záber 135 102 m2, celkový dočasný záber 39 904 m2, z toho orná pôda 88 732 m2, ostatná pôda 46 373 m2.

Na dotknutých pozemkoch je navrhnutá rekultivácia dočasne zabratých plôch, ktoré budú slúžiť pre účely stavby. Rekultivácia sa navrhuje technická na plochách, kde dôjde k zníženiu hodnoty pôdy. Na rekultiváciu sa použije skrývka kultúrnej vrstvy pôdy z plôch trvalého a dočasného záberu. Rekultivácia je navrhnutá tak, aby sa plochy po ukončení stavby mohli využívať na pôvodné účely.

Spotreba vody.
Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody, napr. pri výrobe betónových zmesí, na kropenie staveniska, čistenie mechanizmov, ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely v rámci stavebných dvorov.
Na základe súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody. Túto problematiku bude riešiť dodávateľ stavby, nepredpokladáme však zásadnú zmenu v súčasnom hospodárení s vodou v širšom dotknutom záujmovom území.

Surovinové zdroje
Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo a štrkopiesky pre budovanie podkladových vrstiev a výrobu betónu, asfalt na stavbu vozoviek, cement na betón, oceľ na výrobu výstuže, oceľových mostov, zvodidiel a pod. a ďalšie materiály na výrobu súčastí objektov cesty, ako napr. rôzne plasty a pod. Ich presné druhy a množstvá budú špecifikované na úrovni realizačných projektov.
Predmetná stavba je líniovou stavbou, preto stavebné práce sa môžu rozvinúť na viacerých úsekoch, napr.:
- mostné objekty,
- križovatky,
- preložka cesty III/3093 do obce Mlynica,
- preložka II/540 – medzi križovatkové úseky.

Vzhľadom na geologickú stavbu záujmového územia, tvorenú jemnozrnnými zeminami, ktoré sú málo vhodné, resp. nevhodné na výstavbu zemného telesa obchvatu, sa navrhuje násypové teleso obchvatu realizovať vrstevnatým spôsobom, t.j. striedaním vrstiev zeminy zlepšenej vápnom (cca 2-5% podľa vlhkosti vyťaženého materiálu) s vrstvou štrkovitého materiálu v pomere 2:1. Celkovo stavba obchvatu Veľkej Lomnice potrebuje 98 997 m3 násypového materiálu. Objem výkopu v rámci celej stavby predstavuje 101 236 m3. Vyťažená zemina sa po úprave vápnením použije do vrstevnatej konštrukcie násypu. Chýbajúce množstvo štrkovitého materiálu do vrstevnatej konštrukcie násypu v objeme 33 000 m3 je potrebné doviesť. Ako vhodná lokalita sa javí napr. lom Dubina (Poprad) vzdialený od stavby cca 15 km, ako aj miestne recyklačné centrum a štrkovňa (Nový Dvor 92). Pre úpravu podložia násypu a vozovky bude potrebné doviezť cca 31 000 m3 štrkodrviny a cca 34 300 m3 ťažkého lomového kameňa pre zatlačenie do podložia.

Celkovo sa v rámci stavby získa 36 641 m3 humóznej skrývky, z toho 27 021 m3 z trvalého záberu a 9620 m3 z dočasného záberu. Humózna skrývka z dočasného záberu sa uloží na plochy, ktoré bude slúžiť ako dočasná skládka. Výmera týchto plôch je 18 100 m2. Úpravu týchto plôch po ukončení stavby rieši časť stavby 010-00.
Humózna skrývka z trvalého záberu sa využije na ohumusovanie svahov komunikácií a na úpravu pozemkov v blízkosti obchvatu, ktoré sa poľnohospodársky využívajú po dohode so starostami obcí, resp. užívateľmi a vlastníkmi pozemkov.

Energetické zdroje.
Zásobovanie elektrickou energiou počas realizácie navrhovanej činnosti bude zabezpečené z jestvujúcej rozvodnej siete. Potreba elektrickej energie sa kumuluje predovšetkým do priestorov stavebných dvorov. Podrobnejšia špecifikácia potrieb bude súčasťou vyššieho stupňa projektovej dokumentácie.
V rámci predmetnej stavby je potrebné zabezpečiť elektrickú energiu pre verejné osvetlenie križovatiek, chodníkov a úseku preložky cesty II/540.

Prístupové cesty na stavenisko.
Počas výstavby sa na prepravu materiálov a prístup na stavenisko bude využívať len prístupová cesta v koridore existujúcej obslužnej komunikácie na ČSPHM BIO-plus využívajúc jestvujúci vjazd z cesty I/66. Táto cesta bude dobudovaná až po pozemky obchvatu. Ako možný prístup na pozemky stavby sa javí aj prístup z cesty III/3093 do obce Mlynica za podmienky vybudovania dočasného premostenia bezmenného potoka alebo vybudovania navrhovaného definitívneho premostenia (203-00) s dostatočným predstihom. Pre prístup k stavenisku za Studeným potokom budú v koryte potoka dočasne osadné a presypané rúry DN 1200 pre prevedenie vôd počas výstavby. Po ukončení výstavby sa koryto uvedie do pôvodného stavu.

Ďalší prístup na pozemky obchvatu je možný len z cesty III/3102 do Starej Lesnej alebo z existujúcej cesty II/540, čo by ale v oboch prípadoch znamenalo prejazd staveniskovej dopravy cez zastavanú časť obce Veľká Lomnica.

Návrh stavebných dvorov, prístupových ciest.
Počas výstavby komunikácie, súvisiacich mostných objektov a ďalších komunikácií je potrebné, aby budúci dodávateľ stavby mal k dispozícii plochy, na ktorých bude mať možnosť umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Pokiaľ to samotná stavba dovoľuje, bude potrebné na tieto účely využívať v čo najväčšej miere plochy trvalého záberu staveniska.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, či už na plochách trvalého alebo dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Presné výmery zariadení staveniska budú určené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Pre potreby zariadenia staveniska stavby sa navrhujú spolu plochy o výmere 8 100 m2 pri navrhovaných križovatkách a mostných objektoch. Na celej ploche sa po odstránení humóznej skrývky rozprestrie separačná geotextília a vrstva štrkodrviny hrúbky 300 mm. Na tretine plochy sa osadia cestné panely. Tieto plochy sú navrhnuté v rámci dočasného záberu.
Predpokladané vybavenie zariadení staveniska:
• spevnené plochy pre odstavenie vozidiel,
• spevnené a odvodnené plochy olejového a naftového hospodárstva s prečistením odpadových vôd v odlučovačoch ropných látok,
• uzavreté a chránené priestory pre sklad chemických stavebných látok,
• spevnené plochy pre uskladnenie stavebných materiálov,
• sociálne a hygienické zariadenia,
• kancelárske priestory.

Výsledný návrh stavebných dvorov bude závisieť od konkrétneho zhotoviteľa stavby, od použitých technológií, ako aj schopností zhotoviteľa využívať ponúkané plochy, prípadne si iné zabezpečiť v rámci prípravy stavby priamo s organizáciami a orgánmi pôsobiacimi v dotknutom území.

Predpokladaný priebeh stavebných prác.
Realizácia jednotlivých častí stavby bude prebiehať na základe podrobného harmonogramu postupu prác spracovaného zhotoviteľom stavby. Výstavba bude pozostávať z troch fáz (I. fáza prípravné práce, II. fáza hlavné stavebné práce a III. fáza dokončovacie práce).
Na základe navrhovaného technického riešenia jednotlivých častí stavby predpokladáme nasledujúci postup prác:
• uvoľnenie staveniska (výrub krovia a stromov, demolácie),
• vytýčenie podzemných inžinierskych sietí a ich vyznačenie v teréne,
• preložka a úprava inžinierskych sietí, ktoré sú v kolízii s navrhovanými časťami stavby,
• odstránenie humóznej skrývky z plôch trvalého a dočasného záberu,
• hlavné stavebné práce budú pozostávať z realizácie zemných prác na telese obchvatu, preložky cesty III/3093, prístupových ciest a križovatiek, konštrukčných vrstiev vozovky, realizácii mostných objektov,
• dokončovacie práce (úpravy plôch dočasného záberu, odstránenie zariadení staveniska, bezpečnostné zariadenia, vodorovné a zvislé dopravné značenie).

Pre potreby prístupu na stavbu (preprava stavebných materiálov a strojov) v úseku ZÚ - km 1,800 bude využívaná existujúca panelová prístupová cesta k letiskovej dráhe napojená na cestu I/66, ktorá umožní prístup na pozemky stavby. Pre prístup na pozemky stavby v km 1,800 – KÚ bude využívaná cesta III/3102 do obce Stará Lesná a koridor pozemkov navrhovaného obchvatu s dočasnými priepustmi cez Studený potok.

Úsek juhozápadného obchvatu obce Veľká Lomnica bude odovzdaný do prevádzky ako celok, vrátane križovatiek v napojeniach obchvatu na existujúcu komunikačnú sieť. V závislosti na postupe majetkového vysporiadania pozemkov pre výstavbu je možné odovzdávať obchvat aj po etapách tak, aby nebol blokovaný rozvoj v plánovanom priemyselnom parku (úsek ZÚ – km 1,600).

Samostatne prevádzkovateľné časti stavby sú:
- všetky úpravy a preložky inžinierskych sietí, ktoré sú samostatnými časťami,
- prístupové cesty.

Stavba je navrhnutá tak, aby stavenisková doprava nemusela používať existujúce komunikácie v zastavanej časti mesta a ani žiadne obchádzkové trasy. Doprava bude čiastočne obmedzená na ceste III/3102 do Starej Lesnej a na ceste III/3093 do Mlynice počas stavebných prác na križovatkách a obchvate.

Výstavba severozápadného obchvatu ovplyvní premávku na existujúcej ceste I/66 počas budovania okružnej križovatky Veľká Lomnica pre napojenie obchvatu, ako aj premávku na cestách III/3102 do Starej Lesnej a III/3093 do Mlynice.

Nároky na zastavané územie.
Výstavba obchvatu si vyžaduje demoláciu piatich rozostavaných objektov v km 1,800. Ide o nasledovné objekty:
- rozostavaný rodinný dom (rozmery 11,5m x 7,5m x 6,0m),
- hospodársky objekt č.1 (rozmery 7,5m x 4,0m x 2,5m),
- hospodársky objekt č.2 (rozmery 6,0m x 2,2m x 2,5m),
- hospodársky objekt č.3 (rozmery 8,0m x 6,0m x 2,5m),
- rozostavané základy hospodárskej budovy (rozmery 20m x 8,75m).

V rámci výstavby objektov ciest a križovatiek sa v mieste napojenia na existujúce komunikácie vybúra pôvodná konštrukcia vozovky.

Nároky na výrub stromov.
Dendrologickým prieskumom (príloha E4; DÚR II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 2021) boli identifikované všetky dreviny rastúce mimo lesa, nachádzajúce sa v trase navrhovanej stavby a bola určená ich spoločenská hodnota. Celkovo bude potrebné pre uvoľnenie priestoru pre realizáciu stavby odstrániť 68 stromov a 6326 m2 krovín.

Zdroje znečistenia ovzdušia
Líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby budú predovšetkým prejazdy ťažkých mechanizmov a stavebné práce, ktoré spôsobia zvýšenú koncentráciu exhalátov a prašnosť na trasách medzi zdrojmi materiálov a aktuálnou lokalitou výstavby. Táto činnosť však bude len dočasná, obmedzená na obdobie výstavby.
Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou, a to stavebné dvory, dočasné skládky ornice a pod..

Počas prevádzky sa novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia stane obchvat cesty II/540. Automobilová doprava je v zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilný zdroj. Doprava je zdrojom najmä škodlivých látok z výfukových plynov cestných vozidiel (NOx, CO, VOC, SO2) a najmä tuhých znečisťujúcich látok - prašnosti (tzv. sekundárna), ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednom okolí.

Odpadové vody
V procese výstavby obchvatu cesty II/540 môžu odpadové vody vznikať zo zrážok znečistených pri pohybe automobilov prepravujúcich výkopovú zeminu a stavebný materiál, pri práci stavebných strojov, technologického procesu samotnej výstavby, splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky), podzemnej vody pri hĺbení zárezov v dôsledku drenážneho efektu, čistenia spevnených plôch v stavebných dvoroch, čistenia prístupových ciest, mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie, drobných únikov i havarijného úniku PHM a iných znečisťujúcich látok a pod..

Kvantitatívne a kvalitatívne parametre týchto odpadových vôd nie je možné v súčasnosti kvalifikovane odhadnúť.

Počas prevádzky komunikácie vznikajú odpadové vody z povrchového odtoku z vozovky cesty a všetkých ostatných projektovaných objektov križovatiek, preložiek ciest a mostov. Ide o znečistené zrážkové vody v súvislosti s premávkou motorových vozidiel, pričom zdrojom znečistenia môžu byť aj prostriedky používané pri údržbe a značení vozovky, úniky znečisťujúcich aj nebezpečných látok z pohybujúcich sa vozidiel, havarijné úniky z cisterien a palivových nádrží pri dopravných nehodách a pod. (pohonné hmoty, oleje, mazadlá). Nebezpečenstvo znečistenia vôd predstavujú aj odpadové vody zo zimnej údržby vozovky.

Odpady

Pri výstavbe obchvatu cesty II/540 budú vznikať stavebné odpady. Tieto sú v súlade so zákonom NR SR č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (§77) definované ako odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb (udržiavacie práce), pri úprave (rekonštrukcii) stavieb alebo odstraňovaní (demolácii) stavieb.
Pri nakladaní so stavebným odpadom a odpadom z demolácií je potrebné sa riadiť aj Vyhláškou MŽP SR č. 344/2022 Z.z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií podľa §105 ods.3 zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch, ktorý ustanovuje nakladanie s odstránenými stavebnými materiálmi, stavebnými odpadmi a odpadmi z demolácií.
Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie na výstavbu, údržbu, rekonštrukciu alebo demoláciu komunikácií a plní povinnosti podľa §14 predmetného zákona. Za nakladanie s odpadom sa považuje zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu, vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa.

Realizátor stavby ako pôvodca a držiteľ stavebného odpadu, je povinný stavebné odpady pri svojej činnosti a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií.

Produkcia odpadov sa bude v etapách výstavby a prevádzky komunikácie líšiť nielen v kvantitatívnom vyjadrení, ale aj v kategóriách vznikajúcich odpadov.
V etape výstavby vzniknú odpady z nasledujúcich činností:
- likvidácia krovia na ploche 6 326 m2,
- výrub stromov v množstve 68 ks,
- odstránenie existujúcej vozovky frézovaním na celkovej ploche cca 1 245 m2,
- demolácia objektov – 350 m3 stavebnej sute – odvoz na regulovanú skládku odpadov.

Vyfrézovaný materiál obrusných vrstiev vozovky – bitúmenové zmesi je možné využiť na recykláciu v obaľovacom centre na výrobu asfaltových zmesí. Ďalej bude vznikať zmesový komunálny odpad a odpad zo sociálnych zariadení na zariadení staveniska.

Počas prevádzky obchvatu cesty II/540 sa nepredpokladá vznik veľkého množstva odpadov. Prevádzkovateľ stavby je povinný po jej uvedení do prevádzky nakladať so vznikajúcimi odpadmi v súlade s platnými legislatívnymi predpismi. Počas prevádzky komunikácie budú vznikať odpady pri údržbe a oprave komunikácie (bitúmenové zmesi z obrusnej vrstvy vrchnej časti vozovky, pri starostlivosti o dopravné značenie – odpadové farby a laky a ich obaly, z odstraňovania následkov prípadných havárií (výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky, absorpčné materiály ....), z čistenia lapačov olejov, drevo z údržby vegetačnej zelene).

Zdroje hluku a vibrácií
Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti je predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje plynulý prísun stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby sú stavebné dvory a samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Automobilová doprava po novovybudovanom obchvate cesty II/540 sa stane novým líniovým zdrojom hluku. Výstavbou komunikácie dôjde k prerozdeleniu dopravy na pôvodnú cestu II/540 a jej preložku v novej polohe. Predpokladá sa, že výstavbou navrhovanej činnosti sa na pôvodnej komunikácii, ktorá prechádza cez intravilán obce Veľká Lomnica, zníži hluková zaťaž. Zároveň však dôjde k distribúcii hluku z dopravy do širšieho územia aj do lokalít, v ktorých doteraz pôsobenie tohto zdroja hluku nebolo významné.

Za účelom zhodnotenia hlukových pomerov na trase navrhovanej stavby bola vypracovaná Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 12/2020), ktorej výsledky sú prezentované v časti vyhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na obyvateľstvo.

Mechanické kmitanie a otrasy, ktoré sa môžu prenášať do stavebných objektov a obytných budov, sú pri výstavbe vyvolané vonkajšími zdrojmi – stavebnými aktivitami, ako je zakladanie mostov, paženie, vibračné zhutňovanie. Povrchové vrstvy zemskej kôry sa následkom budenia zdrojmi kmitania rozvlnia a vlnenie postupuje v pôdnom masíve všetkými smermi (pozdĺžne a priečne vlnenie). Geologické a pôdno-mechanické pomery majú veľký vplyv na veľkosť odozvy na budenie, ktoré sa šíri pôdou do základov okolitých budov. Základy objektov prenášajú

horizontálne, aj vertikálne, seizmické účinky zo základovej dosky do jednotlivých podlaží, pričom je preukázané, že kmitanie vo vyšších podlažiach je vo väčšine prípadov väčšie ako kmitanie základov objektov.

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

Očakávané vyvolané investície
Výstavba severozápadného obchvatu si vyžiada zásah do existujúcich inžinierskych sietí a vodných tokov (bezmenný potok a Studený potok) v záujmovom území stavby. Všetky inžinierske siete, ktoré sú v kolízii s navrhovaným obchvatom a súvisiacimi časťami stavby, budú na náklady stavebníka preložené do nových trás, resp. upravené tak, aby neboli v kolízii s upravovanými komunikáciami a budú odovzdané do správy jestvujúcim vlastníkom, resp. správcom.
V rámci stavby je potrebné upraviť alebo preložiť tieto inžinierske siete:
- VTL plynovod,
- vodovody a kanalizácie,
- vedenie VN-22kV a NN vedenia,
- telekomunikačné vedenie Slovak Telekom,
- melioračné zariadenia.
Inžinierske siete budú upravené len v minimálnom potrebnom rozsahu. Koryto vodných tokov sa pod mostnými objektmi opevní.
Z dôvodu výstavby obchvatu a jeho napojenia na cestu I/66 sa preloží úsek cesty III/3093 cca 900 m od jej napojenia na cestu I/66 a dočasne povolená križovatka ciest I/66 a III/3093 sa zruší. Nový úsek cesty sa napojí do okružnej križovatky Mlynica.

Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie
Hodnotenie zdravotných rizík
Vplyv výstavby a prevádzky cesty II/540 sa môže prejaviť vo forme zvýšenej hlučnosti, zvýšenou produkciou emisií z dopravy, zmenou organizácie dopravy a celkovým ovplyvnením pohody a kvality života obyvateľov. Proti negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti sú navrhnuté opatrenia (viď kap. IV.10.). Pozitívom bude odľahčenie intravilánu obce Veľká Lomnica.
Počas výstavby
Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Vzniká nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných predovšetkým výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, výbušninami a pod.. Riziká sú obdobné ako pri každej stavebnej činnosti. Bezpečnosť zamestnancov je povinný zabezpečiť zhotoviteľ v súlade s platnou legislatívou. Pri prevádzke, údržbe a oprave zariadení a rozvodov je potrebné dodržiavať ustanovenia príslušných noriem a bezpečnostných predpisov a vyhlášok pre rozvody jednotlivých médií.
Výstavba cesty II/540 bude realizovaná vo vyhradenom priestore a čase obmedzenom na obdobie výstavby, nepredpokladá sa vznik reálnych zdravotných rizík, ani iných dôsledkov na obyvateľstvo dotknutých obcí.
Počas prevádzky
Pre hodnotenie vplyvov na zdravie obyvateľov sú východiskovým podkladom Emisná štúdia (Dopravoprojekt a.s. Bratislava, 12/2020) a Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s. Bratislava, 12/2020) a opatrenia vyplývajúce z nich.

Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia
Stavba sa realizuje prevažne v území s 1. stupňom ochrany v zmysle zákona č.543/2002. Z.z., iba v úseku km 2,820 (okružná križovatka Stará Lesná) po km 3,463 (koniec úseku na ceste II/540) dochádza k zásahu do ochranného pásma TANAP-u, v ktorom platí 2. stupeň ochrany. Avšak aj súčasná cesta II/540 v tomto úseku prechádza OP TANAP-u.

K zásahu do území sústavy území Natura 2000 nedochádza.

V rámci projektovej dokumentácie DÚR sa vypracovala Inventarizácia a ohodnotenie biotopov (Dopravoprojekt a.s. Bratislava, 2021) v zábere navrhovanej stavby. Vyplýva z nej záber 14 578 m2 biotopov európskeho významu (Br2 Horské vodné toky a brehové porasty pozdĺž ich brehov (3220); Br6 Brehové porasty deväťsilov (6430) a Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (6430)) v celkovej spoločenskej hodnote 292 270 € a 5040 m2 biotopov národného významu (Kr8 Vŕbové kroviny stojatých vôd , Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných

brehoch riek) v celkovej spoločenskej hodnote 50 400 €. Celkovo boli biotopy európskeho a národného významu inventarizované na ploche 19 618 m2 a ich spoločenská hodnota predstavuje sumu 342 670 €.

Biotop európskeho významu Br2 Horské vodné toky a brehové porasty pozdĺž ich brehov (3220) patrí k biotopom, u ktorých je možný záber len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu (§ 28 ods. 11 zákona 543/2002 Z.z.).

Zároveň boli zmapované mokrade, ktorých plocha záberu predstavuje spolu 22 161 m2. vyskytujú sa v nive Studeného potoka so spoločenstvami biotopov Br2, Br6, Kr8, Kr9 a Lk5 vrátane rozvetveného vodného toku a v nive bezmenného potoka – ľavostranného prítoku rieky Poprad a v nive samotnej rieky Poprad.

Uvedené mokrade nepatria do zoznamu medzinárodne, ani regionálne, či lokálne významných mokradí Slovenska. Podľa § 6 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z. z. ochrana prírodných biotopov na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu zasypávaním, odvodňovaním, ťažbou tŕstia, rašeliny, bahna a riečneho materiálu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody okrem činností, ktoré vykonáva správca vodného toku v súlade so zákonom č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).

Vplyvy na obyvateľstvo
Vplyvy na obyvateľstvo sa hodnotia najmä prostredníctvom pôsobenia hluku a emisií škodlivých látok z dopravy na obyvateľstvo v blízkosti navrhovaného riešenia stavby.

Znečistenie ovzdušia
Doprava je významným zdrojom znečistenia ovzdušia. Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO2, H2O) znečisťujúce látky ako oxid uhoľnatý, uhľovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhľovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky.

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

V procese výstavby sa pri líniových stavbách predpokladá zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Bude potrebné udržiavať prístupové komunikácie a všetky cesty, ktoré budú slúžiť pre staveniskovú dopravu, v bezprašnom stave a staveniskovú dopravu organizovať najmä v blízkosti obytných oblastí tak, aby čo najmenej dochádzalo ku zvýšenej koncentrácii tuhých znečisťujúcich látok v ovzduší, presahujúcich povolené limity. Zhotoviteľ stavby musí postupovať podľa bezpečnostných štandardov, plánu organizácie výstavby a príslušných predpisov, aby dôsledne pristupoval k obmedzeniu prašnosti. (v rozsahu manipulačných plôch ide najmä o vlhčenie, čistenie, kropenie...). Podrobnosti sú charakterizované v prílohe č.3 k vyhláške MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.

Počas prevádzky bude vybudovaný obchvat obce Veľká Lomnica novým líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia. Pre zistenie príspevku emisií z dopravy bola vypracovaná exhalačná štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 12/2020). Výpočet je vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre výhľad 10 rokov po uvedení stavby do prevádzky (čo je z hľadiska vplyvu vyššej dopravy na strane bezpečnosti výpočtu a ochrany zdravia). Výpočet pre výhľadové obdobie uvedenia stavby do prevádzky nie je potrebný, pretože v rámci štandardného postupu sú na základe nižšej dopravnej intenzity zisťované aj nižšie hodnoty škodlivín.

Na znečistenie ovzdušia v okolí budú mať vplyv aj ostatná komunikačná sieť, ako aj parkovacie plochy, účelové komunikácie a priemysel okolia, ktoré neboli vo výpočte zohľadnené. Výsledkom teoretického výpočtu sú imisné mapy, z ktorých je zrejmé, že obyvatelia v okolí trasy novej komunikácie a križovatiek nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší od sledovanej komunikačnej siete nie sú prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Hluk

V etape výstavby budú nasadené rôzne zemné stroje a mechanizmy – rýpadlá, buldozéry, vyrovnávače, nákladné terénne automobily, nakladače, zhutňovacie stroje a pod.. Je všeobecne známe, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk má výrazne premenný, alebo až prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej operácie a od bezprostrednej práve realizovanej technológie, napr. bagrovanie, sypanie štrku, pluhovanie, zhutňovanie, nakladanie a pod. Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz.
Hluk zo základných zemných prác, ale aj stavby objektov, je dočasne obmedzený na obdobie výstavby. Pri výstavbe líniovej stavby sa lokalita staveniska postupne presúva, a tak sa presúva aj zdroj hluku z uvedených ťažkých mechanizmov. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením prác v nočných hodinách a dňoch pracovného voľna je možné negatívny účinok hluku minimalizovať na únosnú mieru.

Počas prevádzky
Trasa navrhovanej stavby II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica predstavuje obchvat obce, ktorého primárnym účelom je odviesť dopravu, a s tým súvisiaci negatívne javy (hluk, emisie) na novú cestu II/540, čím dôjde k odľahčeniu pôvodnej trasy od intenzívnej premávky a k zníženiu emisií hluku a škodlivých látok znečisťujúcich ovzdušie.

Hodnoteniu emisií hluku z dopravy po navrhovanej komunikácii sa venovala Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 12/2020).

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, kde sa v jej prílohe v článku 1.7 konštatuje:
V pracovných dňoch od 700 do 2100 h a v sobotu od 800 do 1300 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie K = (-10) dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk – zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).
Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:
▪ hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 700 – 2100,
▪ počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 800 – 1300,
▪ stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vztiahnuť prípustné hodnoty hluku z tab. 1 pre hluk z iných zdrojov.

Je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií vedúcich ku stavenisku.
V štádiu spracovania štúdie, nie je možné uviesť presné typy nákladných vozidiel, stavebných strojov a ďalších zariadení, ktoré budú zdrojom hluku na tejto stavbe. Dodávateľ stavby je povinný riadiť sa zákonnými odporúčaniami pre spôsobilý technický stav všetkých stavebných zariadení.

Na základe dopravných charakteristík a konfigurácií terénu boli metodikou NMPB Routes 96 (vychádzajúcej z francúzskeho štandardu XPS 31-133) a programom CadnaA (verzia 2020 MR1) spočítané izofóny dopravného hluku, na celej ploche riešeného územia. Pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov boli spočítané hlukové záťaže pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc.

Výsledkom posúdenia sú hlukové mapy, z ktorých vyplýva, že vďaka vhodne zvolenému smerovému a výškovému vedeniu trasy cesty, v dostatočnej vzdialenosti od najbližších obytných domov a pomerne nízkym intenzitám dopravy, nedôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku , a teda ani k potrebe budovať protihlukové opatrenia.

Záber a asanácia objektov

Výstavba preložky cesty II/540 si vyžiada odstránenie rozostavaných stavebných objektov v km 1,800, ktoré sa nachádzajú v trase navrhovaného obchvatu. Medzi objekty určené na demoláciu patria rozostavaný rodinný dom a priľahlé hospodárske objekty:
- rozostavaný rodinný dom (rozmery 11,5m x 7,5m x 6,0m),
- hospodársky objekt č.1 (rozmery 7,5m x 4,0m x2,5m),
- hospodársky objekt č.2 (rozmery 6,0m x 2,2m x2,5m),
- hospodársky objekt č.3 (rozmery 8,0m x 6,0m x2,5m),
- rozostavané základy hospodárskej budovy (rozmery 20m x 8,75m).

V rámci výstavby objektov ciest a križovatiek sa v mieste napojenia na existujúce komunikácie vybúra pôvodná konštrukcia vozovky.
Počas prevádzky sa nepredpokladajú žiadne demolácie.

Ovplyvnenie pohody a kvality života
Pohoda a kvalita života obyvateľov môže byť výraznejšie narušená, najmä počas obdobia výstavby obchvatu cesty II/540, obmedzením dopravy a ťažkou nákladnou dopravou pozdĺž prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov, stavbou a depóniami. Predpokladá sa, že pre dopravu bude využívaná dostupná cestná sieť, ako aj poľné cesty v čo najkratších vzdialenostiach. Doba obmedzenia a rušivých vplyvov bude limitovaná dobou výstavby navrhovanej činnosti.

Jedným z účelov výstavby obchvatu cesty II/540 je zvýšenie bezpečnosti premávky a pohybu chodcov (detí, starších spoluobčanov), odľahčenie súčasnej komunikácie a zníženie dopravnej nehodovosti v intraviláne obce Veľká Lomnica.

Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery
Vlastnosti geologického prostredia a geodynamické javy majú významný vplyv na realizovateľnosť stavby a jej technickú a ekonomickú náročnosť. Medzi významné priame negatívne vplyvy stavby na horninové prostredie a geomorfologické pomery patrí narušenie energie reliéfu zárezmi do terénu, realizácia násypov a mostných objektov, výmena podložia, atď. V rámci technickej štúdie (II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 08/2021) bola vypracovaná Inžinierskogeologická štúdia, ktorá vyhodnotila trasu obchvatu obce Veľká Lomnica nasledovne, trasa v km 0,000 – 0,800 je Geologická stavba fluviálne nivné sedimenty a fluviálne terasové sedimenty na paleogénom podloží, s reliéfom trasy okrajové časti aluviálnej nivy, rieky Poprad, niva bezmenného potoka a jej okrajové časti (terasové stupne), dotknutých objektov – stavieb I/66 Poprad – Kežmarok (napojenie na MÚK Veľká Lomnica) - km 0,054 most nad bezmenným potokom – násyp - násyp-trasa terén, - okružná križovatka JUH, v km 0,800 – 1,600, Glacifluviálne sedimenty príp. deluviálne sedimenty na paleogénnom podloží, reliéf okrajová časť nivy bezmenného potoka, mierne svahy elevácie (terasové stupne a k povrchu vystupujúce podložie), dotknuté stavby, objekty – zárez, - násyp-terén, - km 1,500 okružná križovatka STRED a križovanie s existujúcou cestou III/3102 Veľká Lomnica – Stará Lesná, v km 1,600 – 2,070, geologická stavba fluviálne nivné Sedimenty a glacifluviálne sedimenty na paleogénnom podloží (terasové stupne), zosuvné teleso (bočná hĺbková erózia), s reliéfom tvoreným nivou Studeného potoka a jej okrajové časti s prechodom do terasových stupňov, dotknuté stavby, objekty – násyp, - km 1,800 most nad údolím Studeného potoka, - násyp, v km 2,070 – 3,418 geologická stavba deluviálne, deluviálnofluviálne a polygenetické sedimenty na paleogénnom podloží príp.na glacifluviálnych Sedimentoch, reliéfom terasové stupne a úpätie miernych svahov elevácie Brezovec (na povrch vystupujúce podložie), dotknuté stavby, objekty – násyp, - nízky zárez km 2,250-3,450, - násyp, - násyp-trasa terén, - napojenie na existujúcu cestu II/540 Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica.

Zo záverov Inžinierskogeologickej štúdie na základe prehodnotených inžinierskogeologických, hydrogeologických, stabilitných pomerov a legislatívnych rizík vyplývajú skutočnosti, že záujmové územie sa vyznačuje heterogenitou základových pomerov s pestrým litologickým zložením a premenlivou mocnosťou, predkvartérne horninové prostredie je heterogénne, tvorené paleogénnymi ílovcami a pieskovcami - v zóne zvetrávania s premenlivou pevnosťou a heterogenitou geotechnických parametrov, predkvartérne horninové prostredie je lokálne tektonicky porušené, predpokladá sa zlomová línia (nemá lineárny priebeh) v údolí Skalnatého údolia a zlom S-J smeru v údolí rieky Poprad, kvartérnymi sedimentami rôznej genézy a premenlivej mocnosti, a to najmä v oblasti aluviálnych nív (členitosť bázy predkvartérneho podložia, premenlivá mocnosť štrkov a nerovnomerná vrstva náplavových sedimentov), lokálne výskyty ľahko stlačiteľných zemín s prímesou organických látok, lokálne výskyty antropogénnych navážok, litofaciálna granulometrická pestrosť a nerovnorodosť glacifluviálnych štrkov, lokálne

výskyty kamenitého a balvanitého materiálu, náchylnosť štrkov a pieskov na stekutenie pod HPV, lokálne výskyty polygenetických sprašoidných zemín (v oblastiach vystupujúceho podložia k povrchu), územie trasy obchvatu v km cca 1,700 prechádza nestabilným územím - potencionálna svahová porucha, lokálne výskyty eróznych rýh (možné zosúvanie ich hrán), premenlivá výška a striedanie napätosti HPV, agresívne účinky vôd, lokálne výskyty zamokrenín a podmáčaných území, výmoľová bočná a hĺbková erózia svahov údolí potokov, trasa prechádza len v blízkosti dobývacích priestorov.

Vzhľadom na geologickú stavbu záujmového územia, tvorenú jemnozrnnými zeminami, ktoré sú málo vhodné, resp. nevhodné na výstavbu zemného telesa obchvatu, navrhuje sa násypové teleso obchvatu realizovať vrstevnatým spôsobom, t.j. striedaním vrstiev zeminy zlepšenej vápnom (cca 2- 5% podľa vlhkosti vyťaženého materiálu) s vrstvou štrkovitého materiálu v pomere 2:1.

Bilancia zemín
Celkovo je pre stavbu potrebné 98 997 m3 násypového materiálu. Objem výkopu v rámci celej stavby je 101 236 m3. Vyťažená zemina sa po úprave vápnením použije do vrstevnatej konštrukcie násypu. Chýbajúce množstvo štrkovitého materiálu do vrstevnatej konštrukcie násypu v objeme 33000 m3 je potrebné doviesť. Ako vhodná lokalita sa javí napr. lom Dubina (Poprad) vzdialený od stavby cca 15 km, ako aj miestne recyklačné centrum a štrkovňa (Nový Dvor 92). Pre úpravu podložia násypu a vozovky bude potrebné doviezť cca 31 000 m3 štrkodrviny a cca 34 300 m3 ťažkého lomového kameňa pre zatlačenie do podložia.

Vplyvy na kvalitu ovzdušia a miestnu klímu
Počas výstavby, automobilová doprava má najväčší podiel na emisiách a látkach znečisťujúcich životné prostredie a vytvárajúcich skleníkový efekt. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorú negatívne ovplyvňuje technický stav prevádzkovaného vozidlového parku, využívanie kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženie dopravnej infraštruktúry. Zatiaľ čo sa produkcia emisií z osobnej dopravy postupne znižuje (zavedením katalyzátorov, resp. lapačov sadzí, bezolovnaté benzíny, normy emisií CO2 pre nové osobné automobily a pod.), podiel emisií z nákladnej dopravy rastie.

Výstavba a prevádzka obchvatu cesty II/540 bude mať vplyv na ovzdušie a lokálnu klímu dotknutého územia, a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie, zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby.

Výstavbou obchvatu sa zvýši podiel spevnených plôch v krajine na úkor poľnohospodárskej pôdy. To má vo všeobecnosti za následok zvýšenie odtoku vody z krajiny znemožnením vsakovania vody.

Prevádzka na obchvate cesty II/540
Produkcia emisií z prevádzky navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi zdrojmi znečistenia ovzdušia ovplyvnia celkovú kvalitu ovzdušia. Výstavba novej komunikácie v novej polohe znamená presun znečistenia ovzdušia z dopravy z lokalít husto obývaných obyvateľstvom do voľnej krajiny. Z hľadiska obyvateľstva je to priaznivejšie, ale z hľadiska krajiny, vegetácie a živočíšstva to znamená distribúciu znečistenia do širšieho územia a do častí, v ktorých sa takýto druh znečistenia dovtedy nevyskytoval. Výpočtom v emisnej štúdii bolo preukázané, že počas prevádzky preložky cesty budú emisie škodlivých látok, vzhľadom na nízku predpokladanú intenzitu dopravy, nízke a nebudú prekračovať povolené hygienické limity.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu
Počas výstavby preložky cesty budú vodné toky ovplyvnené najmä preložkou do novej polohy – v lokalitách, kde dochádza ku križovaniu trasy preložky cesty s vodným tokom, likvidáciou brehových porastov a spevnením brehov z dôvodu stabilizácie brehov a ochrany mostných objektov, ohrozením kvality vody počas výstavby havarijnými únikmi nebezpečných látok napr. pri poruchách a haváriách mechanizmov a pod.
Z hľadiska možného ovplyvnenia povrchových vôd sú kritickými miestami križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky na začiatku úseku preložky cesty II/540 v mieste okružnej križovatky preložka – úprava bezmenného potoka do novej polohy (SO241-00 Úprava bezmenného potoka, I. úsek, 200 m), v km 1,800 preložka Studeného potoka do novej polohy v dĺžke 235 m (SO242-00 Úprava Studeného potoka), križovanie a úprava bezmenného potoka v km 0,100 na preložke cesty III/3093 (SO241-00 Úprava bezmenného potoka, II. úsek, 112 m).
Z environmentálneho hľadiska k najväčším zásahom do vodných tokov dochádza pri ich preložkách do novej polohy z dôvodu kolízie s trasou komunikácie. Na úseku preložky vodného toku sa úplne mení charakter toku, spravidla

dochádza k jeho napriameniu, strate jeho pôdorysnej členitosti (zrušením meandrov a oblúkov) a skráteniu dĺžky, k zvýšeniu pozdĺžneho sklonu dna a vyrovnaniu jeho nepravidelností, čo má za následok zvýšenie rýchlosti prúdenia vody v koryte, dochádza k uniformite priečneho profilu, k obmedzeniu priameho kontaktu vody v koryte s podložím pod opevnením a s podzemnou vodou pri použití tvrdého opevnenia a k ďalším súvisiacim negatívnym vplyvom na biotickú zložku.

Ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť, povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, t.j. možnosťou priameho vniknutia kontaminantov do tokov. V tejto súvislosti sú viac zraniteľné vodné toky s malými prietokmi, kde možno predpokladať malé riedenie a splavením rozrušenej zeminy môže dôjsť k čiastočnému ovplyvneniu režimu potokov kolmatáciou koryta ílovitými časticami. Pri vodných tokoch s vysokými prietokmi nie je riziko znečistenia také veľké, potrebná je však maximálna opatrnosť pri výstavbe a zhotoviteľ musí mať pripravený havarijný plán pre prípad mimoriadneho zhoršenia kvality vôd vypracovaný v súlade s vyhláškou č. 200/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd schválený Inšpekciou životného prostredia.

K možnému ovplyvneniu kvality podzemných vôd môže dôjsť najmä pri hĺbkovom zakladaní mostných objektov. Z troch navrhovaných mostných objektov je hĺbkové zakladanie navrhnuté pri objekte 204-00 Most nad Studeným potokom na preložke cesty II/540 v km 1,800. Most premosťuje miestnu komunikáciu a inundačné územie Studeného potoka, ktorý má v tomto mieste neregulované koryto. Pri dodržaní technologických postupov bude ovplyvnenie kvality podzemných vôd iba dočasné a kvalitatívne zanedbateľné (krátkodobý a kvantitatívne malý únik vôd znečistených cementom pri betonáži do podzemných vôd). Vzhľadom na zloženie horninového prostredia a rozsah zásahov nie je predpoklad ovplyvnenia prúdenia podzemných vôd v území.

Vplyvy na pôdu
Počas výstavby najzávažnejším vplyvom navrhovanej stavby na pôdu je jej trvalý a dočasný záber pod objekty stavby, ktorým dochádza k likvidácii a zníženiu kvality jej pôdnych vlastností. Ďalším vplyvom je rozdelenie plôch na menšie pozemky s často nevhodným tvarom, ktoré sú horšie obrábateľné. Poľné cesty, ktoré budú prerušené stavbou, budú nahradené preložkami tak, aby bol umožnený prístup na všetky obhospodarované plochy.

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v priebehu výstavby vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov možno očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd nachádzajúcich sa v blízkosti telesa komunikácie, na manipulačných pásoch a na stavebných dvoroch fyzikálna degradácia (vodná erózia, veterná erózia a zhutnenie – kompakcia pôdneho profilu), chemická degradácia (acidifikácia a znečistenie), biologická degradácia (na území SR sa málo vyskytuje, procesy ohrozujúce biologické vlastnosti pôdy, hlavne obsah a formy organickej hmoty – humusu a diverzitu pôdnych organizmov).

Počas prevádzky navrhovanej stavby v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojenej s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozidiel prepravujúcich rizikové chemické látky. V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné tieto pôdy vylúčiť z poľnohospodárskeho využívania a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia).

Vplyvy na biotu
Realizáciou stavby dôjde k zásahu do mokraďných biotopov v okolí bezmenného vodného toku
a v okolí Studeného potoka. V rámci projektovej dokumentácie DÚR sa vypracovala Inventarizácia a ohodnotenie biotopov v zábere navrhovanej stavby. Vyplýva z nej záber 14 578 m2 biotopov európskeho významu (Br2 Horské vodné toky a brehové porasty pozdĺž ich brehov (3220); Br6 Brehové porasty deväťsilov (6430) a Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach (6430)), 5040 m2 biotopov národného významu (Kr8 Vŕbové kroviny stojatých vôd, Kr9 Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek). Celková spoločenská hodnota biotopov európskeho významu predstavuje sumu 292 270,- Eur a národného významu 50 400,- Eur. Biotop európskeho významu Br2 Horské vodné toky a brehové porasty pozdĺž ich brehov (3220) patrí k biotopom, u ktorých je možný záber len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu (§ 28 ods. 11 zákona 543/2002 Z.z.). Zároveň boli zmapované mokrade, ktorých plocha záberu predstavuje spolu 22 161 m2. Vyskytujú sa v nive Studeného potoka so spoločenstvami biotopov Br2, Br6, Kr8, Kr9 a Lk5, vrátane rozvetveného vodného toku a v nive bezmenného potoka – ľavostranného prítoku rieky Poprad a v nive samotnej rieky Poprad. Podľa § 6 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z. z. ochrana prírodných biotopov

na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu zasypávaním, odvodňovaním, ťažbou tŕstia, rašeliny, bahna a riečneho materiálu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody okrem činností, ktoré vykonáva správca vodného toku v súlade so zákonom č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Uvedené mokrade nepatria do zoznamu medzinárodne ani regionálne či lokálne významných mokradí Slovenska. Stavba si vyžaduje výrub spolu 68 ks stromov (v druhovom zastúpení figurujú vŕba krehká, vŕba biela, breza previsnutá, jaseň štíhly, jabloň, čremcha obyčajná, topoľ osikový, smrek obyčajný a borovica lesná) a 6326 m2 krovitých porastov (prevažne vrbina – vŕba rakytová, vŕba popolavá, vŕba krehká). Povolenie na výrub podľa zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa vyžaduje na 34 ks stromov a 6 276 m2 krovitých porastov. Spoločenská hodnota drevín, na ktoré sa vyžaduje súhlas s výrubom predstavuje sumu 162 468,69 Eur.

Ostatné stromy v blízkosti stavby je potrebné počas výkopových prác chrániť, aby nedošlo k zásahu do ich koreňového systému, a tým aj k celkovému poškodeniu drevín. Výkopové práce v blízkosti drevín, ktoré sa tu vyskytujú a nebudú asanované, musia byť urobené ručne a prípadné poškodenie koreňov je potrebné ihneď ošetriť, a tým zamedziť ich presychaniu v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
Stavba sa realizuje prevažne v území s 1. stupňom ochrany v zmysle zákona č.543/2002. Z.z.. V úseku cca km 2,820 od križovania cesty III/3102 po km 3,460 (koniec úseku na ceste II/540) dochádza k zásahu do ochranného pásma TANAPU, v ktorom platí 2. stupeň ochrany. K zásahu do území sústavy Natura 2000 nedochádza.

Predpoklad pôsobenia negatívnych vplyvov s trvalým následkom je najmä počas realizácie zemných prác, kde dôjde k odstráneniu súčasného pôdneho krytu a likvidácii rastlinných spoločenstiev a pôdnych organizmov. Preložkou vodných tokov do novej polohy dôjde k strate prírodného charakteru vodného toku, k likvidácii prirodzených spoločenstiev a ich nahradeniu inými, schopnými obývať umelo vytvorené prostredie s inými podmienkami.

Počas výstavby dôjde k vyrušovaniu (hluk zo stavebných mechanizmov, narušenie územia) zvierat žijúcich v blízkosti dotknutého úseku cesty, vrátane populácie bobra vodného (Castor fiber), ktorého pôsobenie bolo pozorované počas prieskumov pri spracovaní projektu stavby (boli zaregistrované dve bobrie hrádze – jedna v dolnej časti bezmenného prítoku rieky Poprad priamo na ploche záberu stavby a druhá v nive Studeného potoka). Bobor vodný/euroázijský (Castor fiber) je druh na Slovensku chránený zákonom, jeho spoločenská hodnota predstavuje 2000,- Eur.

Výstavba obchvatu spolu s predpokladanými ďalšími aktivitami v dotknutom území v súlade s územným plánom obce (dostavba celej križovatky, výstavba priemyselného parku) budú mať za následok zmenu vodného režimu okolia (odvodnenie), dá sa preto predpokladať aj zmena v teritoriálnom správaní zvierat, stavebné aktivity v predpokladanom kumulatívnom rozsahu môžu zapríčiniť dočasný alebo trvalý presun súčasnej populácie bobra z tohto úseku toku.

Vplyvy na poľnohospodárstvo
Počas výstavby vo vzťahu k poľnohospodárstvu najzávažnejším vplyvom navrhovanej stavby je trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej pôdy výstavbou preložky cesty II/540, zníženie výmery pozemkov, zníženie kvality pôdnych vlastností, rozdelenie pozemkov na menšie – horšie obrábateľné plochy. Poľné cesty prerušené výstavbou cesty musia byť nahradené preložkami tak, aby bol umožnený prístup na všetky parcely. Pôdy v riešenom území sú zaradené podľa BPEJ do 7., 8. a 9. skupiny kvality z celkovo 9.-tich skupín kvality podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov. Navrhovaná trasa preložky cesty II/540 prechádza cez pôdy s nasledujúcimi BPEJ: 0911012, 1014065, 1079262, 1079265, 1089242, 1089245, 1089342, 1095005. Dotknuté pozemky sú poľnohospodársky využívané, vedené väčšinou ako menej produkčná orná pôda alebo trvalý trávny porast. Na území dotknutom stavbou hospodária viaceré poľnohospodárske podniky a súkromne hospodáriaci roľníci.

Počas prevádzky výstavbou obchvatu cesty II/540 nedôjde k zásadnej zmene využitia záujmového územia, územie bude aj naďalej možné využívať na poľnohospodárske účely. Na dotknutých pozemkoch sa navrhuje rekultivácia dočasne zabratých plôch, ktoré budú slúžiť pre účely stavby. Na rekultiváciu sa použije skrývka kultúrnej vrstvy pôdy z plôch trvalého a dočasného záberu. Rekultivácia je navrhnutá tak, aby sa plochy po ukončení stavby mohli využívať na pôvodné účely. Štandardná prevádzka každej cestnej komunikácie je potenciálnym zdrojom líniovej kontaminácie pôd pozdĺž trasy komunikácie až do vzdialenosti cca 60 m, a to zložkami výfukových splodín, ale aj prostredníctvom

zrážkovej vody stekajúcej z vozovky, ktorá môže obsahovať látky používané na chemický posyp a látky používané na ošetrovanie podvozkov vozidiel. Z toho hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z koruny cesty. Podľa výsledkov výskumov obsah škodlivín v pôde so vzdialenosťou od zdroja exponenciálne klesá a nie je predpoklad prekračovania hygienických limitov. Rozsah kontaminácie pôdy výfukovými splodinami je možné obmedziť vytvorením zelených pásov po oboch stranách komunikácie, ktoré súčasne obmedzujú prašnosť a pôsobia ako protihluková bariéra. V podmienkach neštandardnej prevádzky cesty, t.j. v prípade väčšej havárie motorových vozidiel spojenej s únikom PHM, môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov.

Vplyvy na priemyselnú výrobu a služby
V súčasnej dobe sa priemyselné plochy nachádzajú predovšetkým v okresnom meste Kežmarok. V km 0,900 budúceho obchvatu je navrhovaná okružná križovatka „Mlynica“, ktorá zabezpečí napojenie preložky cesty III/3093 do obce Mlynica na preložku cesty II/540 a napojenie lokalít budúceho priemyselného parku. Trasa ďalej pokračuje na severovýchod do navrhovanej okružnej križovatky „Priemyselná“ v km 1,550, ktorá zabezpečí napojenie ďalších lokalít v budúcom priemyselnom parku. Z hľadiska širších súvislostí možno vplyv preložky cesty II/540 na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť pozitívne, nakoľko navrhovaná činnosť umožní kvalitnejšie dopravné napojenie.

Vplyvy na dopravu
Cesta II/540 je súčasťou miestneho komunikačného systému obce Veľká Lomnica. Zabezpečuje napojenie dopravy z cesty I/66 do obce Veľká Lomnica a ďalších obcí, osád a rekreačných stredísk vo Vysokých Tatrách (Tatranská Lomnica, Stará Lesná) odbočením cez úrovňové železničné priecestie na trati ŽSR Poprad – Plaveč. Cesta II/540 je vedená centrom obce s obojstrannou obytnou zástavbou, v obci križuje Skalnatý potok a na severnom výjazde z obce trať TEŽ Studený potok – Tatranská Lomnica. Vzhľadom na dopravné zaťaženie cesty v prieťahu obcou Veľká Lomnica, ktoré prináša všetky nepriaznivé účinky dopravy na obyvateľov a životné prostredie v dotknutom území intravilánu mesta je navrhnutá preložka cesty II/540 mimo zastavané územie do územia západne od obce cez lokality Na rovni a Nad rašeliniskom, kde by cesta mala sprístupniť územie pre pripravovaný priemyselný park. Vzhľadom na umiestnenie riešenej trasy nedôjde k prerozdeleniu dopravy zo širšieho územia.

Počas výstavby rozhodujúcu časť stavby preložky cesty a súvisiacich stavebných objektov je možné vybudovať bez obmedzenia verejnej premávky, nakoľko trasa preložky je situovaná v novej polohe mimo zastavaného územia. Počas výstavby sa na prepravu materiálov a prístup na stavenisko bude využívať len prístupová cesta v koridore jestvujúcej obslužnej komunikácie na ČSPHM BIO-plus využívajúc jestvujúci vjazd z cesty I/66. Táto cesta bude dobudovaná až po pozemky obchvatu. Ako možný prístup na pozemky stavby sa javí aj prístup z cesty III/3093 do obce Mlynica za podmienky vybudovania dočasného premostenia bezmenného potoka alebo vybudovania navrhovaného definitívneho premostenia (203-00) s dostatočným predstihom. Pre prístup k stavenisku za Studeným potokom budú v koryte potoka dočasne osadné a presypané rúry DN 1200 pre prevedenie vôd počas výstavby. Po ukončení výstavby sa koryto uvedie do pôvodného stavu. Ďalší prístup na pozemky obchvatu je možný len z cesty III/3102 do Starej Lesnej alebo z jestvujúcej cesty II/540, čo by ale v oboch prípadoch znamenalo prejazd staveniskovej dopravy cez zastavanú časť obce Veľká Lomnica.

Stavba je navrhnutá tak, aby staveniskova doprava nemusela používať jestvujúce komunikácie v zastavanej časti mesta a ani žiadne obchádzkové trasy. Doprava bude čiastočne obmedzená na ceste III/3102 do Starej Lesnej a na ceste III/3093 do Mlynice počas stavebných prác na križovatkách a obchvate. Podrobnejšie riešenie prístupových ciest, SD, depónií, obchádzok počas výstavby bude predmetom projektu organizácie výstavby vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie.

Vplyvy na dopravu počas prevádzky
Základné predpoklady vývoja dopravného zaťaženia v riešenom území sú rovnaké ako v existujúcom stave. Dôjde však k navýšeniu dopravného zaťaženia spôsobeného výstavbou priemyselného parku v dotknutom území a k prerozdeleniu dopravy vzhľadom na vybudovanie preložky cesty II/540 (ktorá zabezpečí napojenie plánovaného priemyselného parku). V roku 2025 sa uvažuje s navýšením dopravy na ceste III/3102 do Starej Lesnej kvôli individuálnej výstavbe na začiatku obce (do roku 2025 sa predpokladá ukončenie výstavby cca 79 rodinných domov na pozemkoch pri vstupe do obce a navýšenie objemu dopravy o cca 12% prevažne osobných automobilov). V roku 2035 sa uvažuje s navýšením dopravy na preložke v križovatke „Stará Lesná“ zo smeru od obce Malý Slavkov (úprava cesty III/3096 bude zaústená do okružnej križovatky ako rameno č.3).

Z hľadiska kapacitného posúdenia je možné konštatovať a z analýzy súčasného stavu intenzity dopravy na jestvujúcej cestnej sieti a analýzy výhľadového stavu smerovania dopravy vyplýva, že z posúdenia navrhovanej preložky cesty II/540 vyplýva, že pri predpokladanom vývoji dopravného zaťaženia nedôjde k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy (jej kapacity) v navrhovanom šírkovom usporiadaní C9,5/60 v celom výhľadovom období a predmetná komunikácia v roku 2045 dosiahne funkčná úroveň D. Z posúdenia navrhovanej okružnej križovatky Veľká Lomnica vyplýva, že pri predpokladanom vývoji dopravného zaťaženia nedôjde k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy (jej kapacity). Okružná križovatka Veľká Lomnica v I. etape v roku 2030 dosiahne funkčnú úroveň C a okružná križovatka Veľká Lomnica v II. etape, po dostavbe preložky cesty I/66 dosiahne na konci výhľadového obdobia v roku 2045 funkčnú úroveň A. Okružné križovatky na ceste II/540 zabezpečujúce aj dopravné napojenie plánovaného priemyselného areálu, kde okružná križovatka „Mlynica“, do ktorej bude výhľadovo napojená preložka cesty III/3093 a plochy priemyselného parku PP1, PP2 a PP3 dosiahne na konci výhľadového obdobia, v roku 2045, funkčnú úroveň „A“ a okružná križovatka „Stará Lesná“, do ktorej bude výhľadovo napojená preložka cesty III/3096, dosiahne na konci výhľadového obdobia, v roku 2045, funkčnú úroveň „A“.

Vplyvy na sídla
Trasa navrhovanej preložky cesty II/540 sa realizuje v katastrálnom území obce Veľká Lomnica. Stavba musí byť v súlade so stavebným zákonom (§47, ods. a) navrhnutá tak, aby sa vylúčili negatívne účinky stavby na okolie z hľadiska ochrany zdravia a životného prostredia, prípadne aby sa obmedzili na prípustnú mieru. Plánovaná výstavba v blízkosti cesty II/540 v obci Veľká Lomnica by sa mala v budúcnosti riešiť tak, aby vyhovovala platným hygienickým predpisom.

Počas výstavby k najzávažnejším vplyvom patria vplyvy súvisiace s dopravou a s jej sprievodnými javmi. Jedná sa najmä o obmedzenia v doprave súvisiace s výstavbou križovatkových napojení na obchvat v blízkosti zastavaného územia mesta. Prejavovať sa budú zahustením premávky, zvýšeným počtom nákladných vozidiel, spomalením premávky, znečisťovaním komunikácií, hlukom a prašnosťou, výraznejším bariérovým pôsobením dopravy. Výstavba severozápadného obchvatu ovplyvní premávku na jestvujúcej ceste I/66 počas budovania okružnej križovatky Veľká Lomnica pre napojenie obchvatu, ako aj premávku na cestách III/3102 do Starej Lesnej a III/3093 do Mlynice. Počas výstavby sa na prepravu materiálov a prístup na stavenisko bude využívať len prístupová cesta v koridore jestvujúcej obslužnej komunikácie na ČSPHM BIO-plus využívajúc jestvujúci vjazd z cesty I/66. Táto cesta bude dobudovaná až po pozemky obchvatu. Ďalší prístup na pozemky obchvatu je možný len z cesty III/3102 do Starej Lesnej alebo z jestvujúcej cesty II/540, čo by ale znamenalo prejazd staveniskovej dopravy cez zastavanú časť obce Veľká Lomnica.

Počas prevádzky k najzávažnejším pozitívnym vplyvom na sídla patrí hlavne odklonenie časti dopravy (s vyšším podielom nákladných vozidiel) na novú trasu II/540. S tým súvisí zníženie hlukovej záťaže obyvateľov, zníženie emisí látok znečisťujúcich ovzdušie, zníženie počtu dopravných nehôd, zvýšenie bezpečnosti jednak účastníkov premávky, jednak tu žijúceho obyvateľstva a zníženie pôsobenia jedného z najväčších stresových faktorov v dotknutej oblasti.

Vplyvy na archeologické náleziská a kultúrnohistorické pamiatky
Predpokladaný archeologický potenciál územia stavby je v západnej časti vysoký až veľmi vysoký a na jej ploche s veľkou pravdepodobnosťou dôjde k zachyteniu archeologických objektov. S najväčšou pravdepodobnosťou tak dôjde na niektorej zo známych polôh Rovne, Na vlčom chrbte a Na kopci alebo v ich bezprostrednom okolí. Preto je v tejto časti potrebné rátať s plošným výskumom. Osídlenie v priestore meandrujúceho Studeného potoka dosiaľ nebolo zachytené, čo môže byť aj stav výskumu súvisiaci s blízkou osadou. V súčasnosti je nezastavaný priestor tvorený lúčnymi a trávnatokrovinatými brehovými porastami. I v tomto prípade je však vhodné realizovať archeologický dohľad prípadne sondáž, keďže blízkosť vodného toku umožňuje predpokladať osídlenie na oboch brehoch. Časť priestoru predstavujú na sídelnú aktivitu nevhodné mokriny, severne od stavby sa nachádza rašelinisko. Je potrebné uviesť, že rašeliniská neraz slúžili ako kultové miesta, čo dokazuje aj nález troch bronzových mečov zo Spišskej Belej z lokality Trstinné Lúky. Takéto deponovanie mečov do riek a vodných zdrojov je v lužickej kultúre mladšej doby bronzovej dobre doložené a predpokladá sa, že by mohlo ísť o obety po víťaznom boji (Bartík, J. – Trugly 2006). Východná a severná časť stavby sú bez evidovaných archeologických lokalít. Nie je vylúčené, že sa tu mohlo nachádzať menej intenzívne praveké alebo stredoveké osídlenie, prípadne roztratené nálezy súvisiace s migrujúcimi loveckými či pastierskymi skupinami. To platí predovšetkým o východnom ukončení stavby, kde sa

priestor blíži k ďalšiemu vodnému toku, Skalnatému potoku. Predpokladaná postačujúca forma archeologického výskumu je dohľad, prípadne sondáž vybraných úsekov.

Zemné práce pri výstavbe preložky cesty II/540 prispejú k rozšíreniu poznatkov z histórie a môžu obohatiť zbierku historických predmetov z dotknutého územia. Stavebnou aktivitou však dochádza nezriedka k poškodeniu, prípadne úplnému zničeniu archeologických lokalít, ktoré sú chránené zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Z uvedeného vyplývajú povinnosti pre investora, predložiť projekt pre stavebné povolenie na posúdenie Pamiatkovému úradu SR. Na základe predloženej PD Pamiatkový úrad SR vydá v zmysle §37 zákona č.49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu k predloženej PD rozhodnutie o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum. Bez rozhodnutia Pamiatkového úradu stavebníkovi nebude vydané stavebné povolenie.

Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav ŽP v dotknutom území.
Navrhovaný juhozápadný obchvat obce Veľká Lomnica je v súlade so schváleným územným plánom obce Veľká Lomnica. Okružná križovatka Veľká Lomnica bude súčasťou mimoúrovňovej križovatky Veľká Lomnica navrhovanej v rámci preložky cesty I/66 Poprad – Kežmarok, II. etapa. Priestorové usporiadanie okružnej križovatky rešpektuje návrh z pripravovanej stavby preložky cesty I/66 Poprad – Kežmarok, II. etapa, ktorej stavebníkom je SSC IVSC Košice.

V súčasnosti prebieha príprava rekonštrukcie mosta M5392 na ceste I/66 pred odbočovacím pruhom na ČSPHM vpravo v smere do Kežmarku. Zrekonštruovaný most bude súčasťou vjazdového ramena okružnej križovatky Veľká Lomnica na ceste I/66 v smere do Popradu. Pre výjazdovú polovicu ramena sa dobuduje samostatný mostný objekt v rámci obchvatu obce Veľká Lomnica.

V súčasnosti je vydané stavebné povolenie pre stavbu: Rekreačné a relaxačné centrum Veľká Lomnica (investor BIO-plus s.r.o.), ktoré je situované na ZÚ obchvatu pred ČSPHM BIO-plus vpravo od cesty I/66 v smere do mesta Kežmarok. V rámci vzájomnej koordinácie sa upraví jestvujúci vjazd na ČSPHM.

V km 2,830 vpravo je v štádiu prípravy dokumentácia pre výstavbu Megaland-u s pravdepodobným napojením do okružnej križovatky Stará Lesná.

V súčasnosti nie sú známe ďalšie údaje a informácie o príprave iných stavieb v záujmovom území. V čase prípravy tejto stavby sa v záujmovom území nerealizuje žiadna stavba, ktorá by bola v kolízii s pripravovanou stavbou. Vyvolané investície stavby budú na náklady stavebníka preložené, resp. upravené v nevyhnutne potrebnom rozsahu, na základe vyjadrení jednotlivých vlastníkov, resp. správcov.

K rizikám, spojeným s realizáciou navrhovanej činnosti, patria aj v súčasnosti často prezentované riziká súvisiace so zmenou klímy a potenciálne kumulatívne vplyvy. Samotná výstavba a prevádzka ciest môže mať vplyv na klimatické pomery dotknutého územia, a to najmä zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie a zmenou celkovej mikroklímy v koridore stavby. Čo sa týka rizík klimatických zmien, v záujmovom území môžu nastať hydrometeorologické extrémy, ako sú prívalové zrážky a búrky s následným vznikom povodňových situácii, či už na lokálnej alebo na regionálnej úrovni.

Za technické prvky dopravnej infraštruktúry z hľadiska stavebno-technického riešenia sú považované odvodňovacie a kanalizačné sústavy, priepusty, mosty a časti ciest v blízkosti vodných tokov. Najvyššie úhrny zrážok a s nimi spojené zvýšené hladiny vodných tokov môžu nastáť v priebehu celého roka, nielen v jarných mesiacoch. V letných mesiacoch je nutne počítať s dlhotrvajúcim obdobím sucha a horúčav, kedy sa predpokladá ďalší nárast maximálnych ročných teplôt o 2 - 4 °C. V zimnom období sa môžu v budúcnosti kvôli klimatickým zmenám objaviť iné extrémne prejavy počasia (snehová kalamita, poľadovica, hmla).

Z hľadiska bezpečnosti dopravy môžu extrémne prejavy počasia (prívalové dažde, hmla, poľadovica) viesť k zníženej viditeľnosti a vzniku nebezpečných a kolíznych dopravných situácii. Všetky uvedené extrémy predstavujú určité rizika ako v priebehu výstavby, tak pri samotnej prevádzke komunikácie. Stavebné dielo môže byť teda ohrozené najmä prívalovými dažďami, kedy môže dôjsť k zaplaveniu komunikácie zrážkovou vodou (strata priľnavosti pneumatiky k povrchu vozovky). Pri prívalových dažďoch je v cestnej doprave vždy znížená viditeľnosť

a s ňou spojená zvýšená nehodovosť. Extrémny nárazový vietor máva negatívne dopady s ohľadom na bezpečnosť prevádzky. Vplyvom extrémne vysokých teplôt môže dochádzať tiež k zmäknutiu asfaltu, čo vo vzťahu k zníženej pozornosti vodičov v týchto horúčavách vedie k častejšej nehodovosti a poškodzovaniu stavu vozovky a jej okolia.

Kumulatívne vplyvy prichádzajú do úvahy predovšetkým z pohľadu okolitej zástavby a priľahlej cestnej siete, kde v okružnej križovatke Veľká Lomnica bude zabezpečené napojenie navrhovaného obchvatu na jestvujúcu cestu I/66. Táto okružná križovatka bude súčasťou mimoúrovňovej križovatky Veľká Lomnica navrhovanej v rámci preložky cesty I/66 Poprad – Kežmarok – II. Etapa, ktorej stavebníkom je SSC IVSC Košice. Styková križovatka na ceste I/66 s cestou III/3093 od obce Mlynica sa zruší a navrhovanou preložkou úseku cesty III/3093 sa napojí na obchvat obce Veľká Lomnica v okružnej križovatke Mlynica. Obslužná komunikácie medzi osadou Nový Dvor nebude napojená na navrhovaný obchvat cesty II/540. Cesta III/3102 do obce Stará Lesná bude na obchvat napojená v rámci okružnej križovatky Stará
Lesná. V napojení obchvatu na pôvodnú cestu II/540 cca 300 m od jestvujúceho železničného priecestia sa jestvujúca vozovka vybúra a vybuduje sa nová vozovka v koridore obchvatu. Pôvodná cesta II/540 sa zaslepí s vybudovaním vjazdu na pozemky slúžiaceho na otáčanie vozidiel. V rámci výstavby obchvatu bude potrebné zbúrať 5 rozostavaných objektov bez stavebného povolenia vyskytujúcich sa v koridore cestného telesa v km 1,800.

Hodnotené kumulatívne vplyvy na inžinierske siete, kde pri výstavbe juhozápadného obchvatu dôjde ku styku s nadzemnými a podzemnými inžinierskymi sieťami. V rámci stavby sú riešené preložky, resp. úpravy, pričom ide o inžinierske siete VN-22 kV a NN vedenia, telekomunikačné vedenie Slovak Telekom, VTL plynovody, vodovody, kanalizácie a hydromelioračné zariadenia.

Všetky preložky, resp. úpravy inžinierskych sietí sú navrhnuté tak, že rešpektujú priestorové potreby cestného telesa juhozápadného obchvatu a ostatných častí stavby. Práce súvisiace s úpravou, resp. preložkou inžinierskych sietí sa budú realizovať v I. fáze výstavby (prípravné práce). V trasách plánovaných vodovodov a kanalizácií budú osadené chráničky tak, aby bolo možné tieto zrealizovať bez rozkopávok naprieč cestným telesom.

OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VYPLÝVAJÚCE Z HODNOTENIA PREDLOŽENÉHO ZÁMERU NAVRHOVANEJ ŤINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.

Ovzdušie
Pre zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov. Vhodnými technicko – organizačnými opatreniami počas výstavby je možné obmedziť negatívne pôsobenie negatívnych vplyvov na environmentálne prijateľnú mieru. Intenzitu znečistenia je možné minimalizovať opatreniami, ktoré sú charakterizované v prílohe č.3 k vyhláške MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti II. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie, využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.
Vyhodnotené opatrenia:
1) Zariadenia na výrobu, úpravu, dopravu prašných materiálov je potrebné zakapotovať. Ak nemožno zabezpečiť prachotesnosť, je potrebné prašnosť v čo najväčšej miere obmedzovať.
2) Používať strojové a technické vybavenie prispôsobené sypanému materiálu, napríklad uzatváracie drapáky,
3) Pri plnení síl prašnými látkami (napr. cement) je potrebné zachytávať vytláčaný vzduch pomocou airbagov alebo ho odvádzať na odprášenie.
4) Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.
5) Dopravné cesty a manipulačné plochy je potrebné pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie rozprašovaniu alebo obmedzenie rozprašovania.
6) Pri skladovaní a skládkovaní prašných materiálov je potrebné vykonať opatrenia, ako a) skladovať prašné materiály najmä v silách, b) zastrešiť a uzatvoriť sklad prašných materiálov zo všetkých strán, c) zakryť povrch skladovaných a skládkovaných prašných materiálov, d) udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu uskladnených prašných materiálov.

Počas výstavby môže dochádzať k zvyšovaniu koncentrácie plynov z exhalátov automobilov a stavebných mechanizmov, taktiež zvýšeniu prašnosti v okolí stavby prejazdom mechanizmov a manipuláciou s vyťaženým materiálom. Na eliminovanie, resp. zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov.

Zlepšenie kvality ovzdušia je možne dosiahnuť znížením podielu spaľovania pevných palív, inštaláciou účinnejších odlučovacích zariadení, inštaláciou automatizovaných monitorovacích zariadení, rekonštrukciou, modernizáciou a ekologizáciou technologických procesov v priemysle, zavadzaním tzv. čistejších produkcií (použitie BAT technológii), skrápaním komunikácií, neodkladným odstránením posypového materiálu z komunikácií po zimnej údržbe, častejším čistením ulíc, vylúčením dopravy z obytných častí sídiel, výstavbou cestných obchvatov na vylúčenie hlavne nákladnej tranzitnej dopravy z obývaných častí, budovaním cyklistických trás, výsadbou zelene, zabránením nadmernému rozptylu minerálneho prachu zo stavenísk a pod.

V oblasti dopravy a cestného hospodárstva sú možné nasledovné opatrenia: včasné a dôsledné odstránenie zimného posypu ciest, zintenzívnenie čistenia a polievania komunikácií, údržba povrchov ciest, chodníkov, parkovísk a pod., zmeny v organizácii dopravy, plynofikácia autobusov, posilnenie a skvalitnenie MHD a tým zníženie individuálnej osobnej dopravy, zaviesť plynulosť dopravy, tzv. zelene vlny, integrovaný systém riadenia dopravy, zriadiť zóny s obmedzenou rýchlosťou, zriadiť jazdné pruhy pre autobusy MHD, vybudovať záchytné parkoviska atď.

Hluk
Počas výstavby základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené, definuje Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, kde sa konštatuje:
1) hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 – 21:00,
2) počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 – 13:00,
3) stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch.

Z posúdenia hlukových pomerov ovplyvnených premávkou po navrhovanom obchvate obce Veľká Lomnica vyplýva, že vďaka vhodne zvolenému smerovému a výškovému vedeniu trasy cesty, v dostatočnej vzdialenosti od najbližších obytných domov a pomerne nízkym intenzitám dopravy, nedôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku, a teda ani k potrebe budovať protihlukové opatrenia.

Opatrenia na ochranu horninového prostredia a reliéfu
Ochrana horninového prostredia spočíva najmä vo využívaní jestvujúcich zdrojov surovín a v maximálnom využívaní horninového materiálu vyťaženého pri výstavbe na stavbu komunikácie. V ďalšej etape projektu stavby je potrebné realizovať orientačný IG prieskum v zmysle TP 028 „Vykonávanie IG prieskumu pre cestné stavby“, pričom sa odporúča overiť mocnosť a charakter kvartérnych zemín, overiť hĺbku zóny zvetrávania paleogénneho podložia a stanoviť geotechnické parametre zóny zvetrávania (hlavne v miestach morfologických úvalín a hlbšie založených eróznych rýh), terénnym prieskumom prehodnotenie eróznych rýh (šírku na úrovni terénu a litologickú charakteristiku), overiť hĺbku hladiny podzemnej vody a jej agresivitu a príp. navrhnúť monitoring hladín a kvality podzemnej vody, overenie základových pomerov mostných objektov, overenie potencionálne nestabilného územia s príp. vybudovaním monitorovacích vrtov a výpočtom stability, v ďalšej etape prieskumu doplnenie prieskumných diel v úsekoch trasy, v miestach mostných pilierov a opôr mostných objektov, v miestach križovatiek a privádzačov s odberom vzoriek zemín a podzemných vôd na overenie ich agresívnych účinkov.

Z hľadiska ochrany reliéfu je dôležité využívať jestvujúce zemníky a nové zdroje, napr. štrkoviská, otvárať len v nevyhnutnom prípade a najmä legálne. Ochranu horninového prostredia pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.

Opatrenia k predpokladaným zmenám klímy
Eliminačné a zmierňujúce opatrenia vo vzťahu ku zmenám klímy môžeme rozdeliť na adaptačné a mitigačné opatrenia.
Adaptačné opatrenia možno rozdeliť na:

- informačno-systémové,
- stavebno-technické.

Otázka bezpečnosti dopravy, aj vo vzťahu k očakávaným zmenám klímy, úzko súvisí s realizáciou Inteligentných dopravných systémov (ITS). Realizácia ITS veľmi napomôže aj pri znižovaní rizík vplyvu extrémov počasia na nehodovosť (aj keď ITS nemôžeme považovať za štandardné a špecifické adaptačné opatrenie.) V rámci tejto skupiny opatrení je aj efektívne využitie informácií SHMÚ.

Druhou hlavnou skupinou sú adaptačné opatrenia smerujúce k budovaniu dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k zvyšujúcemu sa riziku intenzívnych búrkových lejakov, víchric a povodňových situácií. Tieto opatrenia tvoria rekonštrukcia odvodňovacích systémov cesty so zabezpečením ich funkčnosti, rekonštrukcie mostov a priepustov s cieľom ich stabilizácie a zvýšenia prietokových pomerov, vhodný výber stavebných materiálov a údržbových zákrokov, úprava asfaltovej zmesi odolnej voči narastajúcim extrémnym prejavom počasia. V rámci stavby je navrhnuté vybudovanie nových mostných objektov v súlade s vyššie uvedenými požiadavkami. Pri premosťovaní vodných tokov je rešpektované prevedenie Q100-ročného prietoku + rezerva min. 0,5 m, ktorý je vzhľadom k predpokladaným klimatickým zmenám a klesajúcemu trendu ročných úhrnov zrážok postačujúci.

Mostné objekty musia byť navrhnuté s ohľadom na minimalizáciu zásahu do brehov a brehových porastov vodných tokov, nakoľko jedným z adaptačných opatrení je zvýšenie retenčnej schopnosti krajiny. Retenčnú schopnosť krajiny v okolí komunikácie možno ešte zvýšiť vhodnou výsadbou pasu drevín a krovín, ktoré majú prirodzenú schopnosť akumulácie vôd. Správne fungujúci infiltračný zelený pás môže regulovať odtok zrážkovej vody a znižuje tak riziko povodne. Vegetačný kryt stabilizuje pôdu a znižuje riziko pôdnych zosuvov a erózie. Súčasťou musí byť výber vhodnej druhovej skladby drevín a krovín vo vhodnej vzdialenosti od cesty, nielen z biologického, ale aj z technického, hľadiska (riziko pádu na cestu následkom silného vetra), ako aj vhodný manažment údržby počas prevádzky. Materiály použité pri výstavbe musia byť odolné voči poškodeniu vplyvom extrémnych teplôt a ďalších už uvádzaných klimatických extrémov (napr. striedanie vysokých a nízkych teplôt).

Mitigačné opatrenia majú za úlohu minimalizovať rozsah budúcich klimatických zmien t.j. znížiť priamymi alebo nepriamymi opatreniami množstvo vypustených plynov vytvárajúcich skleníkový efekt a zvýšiť schopnosť odbúravať oxid uhličitý z atmosféry. Mitigačné opatrenia sú v doprave zamerané na podporu alternatívnych pohonov a druhov dopravy s nižšou produkciou emisii.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať ochrane vodných tokov a podzemných vôd v priebehu výstavby, keď je zvýšené riziko úniku nebezpečných látok, hlavne pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov. Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok. V priebehu výstavby sa zmiernenie negatívnych účinkov na vody dosiahne predovšetkým dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri jednotlivých stavebných prácach i pri údržbe mechanizmov, dodržiavaním hraníc záberu stavby, realizáciou dočasných oplotení vo vytypovaných úsekoch staveniska, včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), zamedzením únikov ropných látok z automobilov a stavebných mechanizmov, a tým zamedzenie možnosti znečistenia podložia a priľahlých tokov.

Navrhované opatrenia v etape výstavby pozostávajú z predpokladu, že sa zariadenie staveniska, skládky stavebného odpadu nesituovať v tesnej blízkosti vodných tokov, ani v miestach výskytu priepustnejších hornín blízko povrchu terénu, budú dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k únikom ropných produktov do horninového prostredia, uprednostniť ekologické mazacie oleje bez obsahu zlúčenín chlóru, riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo staveniska a stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do recipientu, dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov do povrchových a podzemných vôd, technicko-organizačnými opatreniami zabezpečiť predchádzanie havarijným situáciám a kontaminácii vôd, v prípadoch havarijného znečistenia horninového prostredia a vôd ropnými látkami je potrebné postupovať podľa havarijného plánu a pokynov SIŽP inšpektorátu vôd, odpadové vody z výroby betónu, z čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky možno vypúšťať do recipientov až po ich odsedimentovaní a odlúčení od ropných látok tak, aby sa neprekročili limitné koncentrácie stanovené príslušnými predpismi a na základe súhlasu správcu vodných tokov, splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách a vyvážať na príslušnú ČOV, dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby nedošlo k znečisteniu povrchových tokov, zemné práce uskutočňovať v klimaticky priaznivom suchom období, využiť tiež

obdobie nízkych vodných stavov, aby nedochádzalo ku kontaminácii povrchovej a podzemnej vody, pri návrhu mostov križujúcich vodné toky sú rešpektované podmienky pre priechodnosť povodňových prietokov, v rámci úprav vodných tokov pod mostnými objektami sa musí minimalizovať zásah do brehov, neumiestňovať piliere do koryta vodných tokov, v rámci prebiehajúcej výstavby postupné uzavieranie odstavených častí toku pri preložkách ich korýt tak, aby bolo umožnené stiahnutie vodnej a dnovej bioty do refúgií nižšie na toku. Uzavretie starých korýt (nulový prietok) by malo nastať rádovo behom niekoľkých hodín až jednotiek dní.

Opatrenia v etape prevádzky pozostávajú zo stavebno-technickom návrhu, kde odvodnenie povrchu vozoviek je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky do navrhnutých dláždených priekop. Pozdĺž navrhnutých chodníkov bude voda z vozovky odvádzaná do uličných vpustov, ktoré budú vyústené cez PP potrubie DN 200 do priľahlej dláždenej priekopy. Dláždené priekopy budú vyústené do priľahlých vodných tokov (Studený potok a Bezmenný potok).

Opatrenia na ochranu pôdneho fondu
Ochrana pôdneho fondu spočíva v prvom rade v obmedzení nevyhnutného záberu pre potreby stavby obchvatu. Pred začatím výstavby sa na plochách trvalého a dočasného záberu musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy. V súlade so Zákonom NR SR č. 220/2004 Z. z. a súvisiacou vykonávacou Vyhláškou MP SR č. 508/2004 Z.z. prebytočné množstvo skrývky humusových horizontov trvalo odnímaných pôd je možné využiť na zúrodnenie okolitých pozemkov s pôdami rovnakej kvality, alebo aj na tzv. zahumusovanie svahov cestného telesa a telies križovatiek, ktoré budú následne trvalo zatrávnené, resp. tam budú vysadené rastliny, slúžiace ako tzv. ekologická a okrasná zeleň. V súvislosti so skládkovaním humusového horizontu pôd upozorňujeme na povinnosť investora zabezpečiť správne ošetrovanie deponovanej pôdy, a to najmä z toho dôvodu, že v projekte sa počíta so spätným využitím pôdy na zahumusovanie svahov a následné vegetačné úpravy. Ošetrovanie zeminy na skládke pozostáva z ošetrovania proti šíreniu burín, z prevrstvovania a prípadného prevápnenia, tieto úkony je potrebné vykonať na skládke mimo chránené územia a až takto pripravenú zeminu, zbavenú semien expanzívnych a aj inváznych rastlín doviezť na plochy určené na zahumusovanie. Ošetrovanie už navozenej zeminy nemá taký účinok ako riadne ošetrovanie na depónii. Využitie ošetrovanej zeminy z depónie je zároveň účinným opatrením proti priamemu zavlečeniu expanzívnych a inváznych rastlín do krajiny.

Počas výstavby sa opatrenia musia sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou a to zhutnením pôdy pri výstavbe, čo je vratný proces a je možné ho odstrániť použitím mechanickej rekultivácie v podobe hĺbkového kyprenia pôdy, počas stavby minimalizovať dĺžku otvorenia výkopových rigolov, aby nedochádzalo k vyplavovaniu a odnosu jemných častíc zrážkami, resp. vetrom, v prípade intoxikácie pôdy je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu.

Po skončení výstavby je nevyhnutné rekultivovať dočasné staveniskové komunikácie a ostatné plochy dočasných záberov (napr. dočasné depónie ornice, plochy pre zariadenie staveniska, pracovné pásy šírky 5,0 m pozdĺž telesa cesty, plochy dočasných záberov v miestach preložiek inžinierskych sietí), na ktorých je potrebné vykonať dôslednú rekultiváciu pôdy a obnovenie pôvodného vegetačného krytu (lúky, brehové porasty, zalesnenie a pod.).

Plocha dočasného záberu predstavuje 4,8004 ha. Navrhuje sa SO 030-00 Rekultivácia dočasne zabratých plôch. Cieľom objektu spätnej rekultivácie poľnohospodárskej pôdy je uvedenie pozemkov, používaných počas výstavby na nepoľnohospodárske účely do pôvodného stavu. Výsledkom rekultivácie bude rekonštrukcia pôdneho profilu a obnova pôdnej úrodnosti do takého rozsahu, aby sa mohla antropicky poškodená pôda vrátiť do poľnohospodárskej pôdy v pôvodnom druhu pozemku a kvalite zodpovedajúcej kvalite pôdy pred odňatím.

Opatrenia na ochranu bioty
K základným opatreniam na ochranu bioty patrí výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene sa má uskutočniť najmä v období vegetačného pokoja a v záujme ochrany vtáctva aj v mimohniezdnom období a len v nevyhnutnom rozsahu, dreviny v blízkosti stavby je potrebné počas výstavby chrániť pred možným mechanickým poškodením, v súlade s platnými normami (STN 83 7010), počas výstavby bude minimalizovaný zásah do brehových porastov, nevyhnutný výrub bude obmedzený len na plošný priemet a plochu dočasného záberu mostného objektu a úpravu križovaného vodného toku, po ukončení stavebných prác je potrebné zrealizovať rekultiváciu plôch dočasných záberov, pri úprave dna a brehov premosťovaných vodných tokov budú použité prírodné materiály – najmä kameň, medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku bude ponechaný dostatočný voľný priestor pre migráciu živočíchov, odporúča sa na zahumusovanie svahov a plôch cestných telies použiť zeminu z ošetrovaných skládok, s cieľom

zamedzenia nežiaduceho šírenia inváznych a expanzívnych rastlín zo semien obsiahnutých v zemine, výsadba drevín v rámci vegetačných úprav bude zrealizovaná z pôvodných domácich druhov drevín, stavebné dvory je potrebné umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou, pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu a manipulačné pásy.

Vo vzťahu k výskytu bobra v lokalite výstavby je podľa Programu záchrany bobra vodného (Castor fiber Linné 1758) (ŠOP SR, 2008) potrebné nové cestné komunikácie v tesnej blízkosti vodných plôch budovať s ochrannými prvkami pred bobrími aktivitami napr. na kontakte s vodnou plochou obsypať svah cesty kameňom, na miestach križovania ciest s vodnou, resp. zamokrenou, plochou obmedziť výsadbu stromov a kríkov na novovzniknutých svahoch cestného telesa, aby nová vegetácia neatrahovala bobra a zároveň, aby stromy pri prípadnom spadnutí neohrozovali cestné teleso. Vzhľadom na predpokladané vyrušovanie stavebnými aktivitami počas výstavby sa dá predpokladať, že sa bobry stiahnu do kľudnej zóny. Postupne, s pribúdajúcou zástavbou v súlade s územným plánom obce, sa bobry pravdepodobne presťahujú do iných lokalít.

Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny
K opatreniam na zlepšenie estetického účinku smerového a výškového vedenia stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy na objektoch obchvatu obce, ako sú násypové a zárezové svahy a vnútrokrižovatkové priestory. Výber druhovej skladby stromov a krov sa odporúča orientovať na pôvodné typické druhy dotknutého územia. Vegetačné úpravy plnia aj iné dôležité funkcie, medzi nimi najmä funkciu stabilizačnú proti vodnej a veternej erózii svahov, vegetačné úpravy cesty sú preto z technického hľadiska veľmi potrebné. Pri návrhu vegetačných úprav na telese komunikácie v alúviu Studeného potoka je potrebné zohľadniť výskyt bobra v území. Vegetačné úpravy je potrebné, vzhľadom na polohu časti stavby v ochrannom pásme TANAPu s 2. stupňom ochrany, odsúhlasiť so ŠOP SR Správou TANAP.

Nepriaznivý vizuálny efekt cesty ako líniovej stavby sa zmierňuje jej citlivým zakomponovaním do prostredia. Pri návrhu je potrebné dbať na vysokú estetickú úroveň detailov, a tým zabezpečiť harmonické začlenenie do okolitého prostredia, násypy upraviť výsadbou nízkej i vysokej zelene, zrekultivovať všetky plochy dočasných záberov stavby.

Opatrenia na ochranu archeologických pamiatok
Počas výstavby preložky cesty II/540 je na stavbe potrebný odborný archeologický dozor najmä z hľadiska celkového historického potenciálu územia a pre možnosť porušenia doteraz neznámych archeologických lokalít a nálezov (o prípadnom archeologickom výskume rozhoduje príslušný Krajský pamiatkový úrad).

Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy
Program monitorovania sa navrhuje v zmysle technického predpisu TP 050 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie (MDVRR SR, 13/2011), ktorá predstavuje integrujúci dokument pre jednotný prístup k návrhu, realizácii a vyhodnocovaniu monitoringu vplyvov výstavby a prevádzky dopravných stavieb na životné prostredie. Monitoring životného prostredia je definovaný ako „systematické, dôsledne v čase a priestore definované pozorovanie presne určených charakteristík (atribútov) zložiek životného prostredia, alebo vplyvov naň pôsobiacich (spravidla v bodoch tvoriacich monitorovaciu sieť), ktoré s určitou mierou vypovedacej schopnosti reprezentujú sledovanú oblasť a v súhrne potom väčší územný celok.

Výsledky monitoringu slúžia k objektívnemu poznaniu charakteristík životného prostredia a k hodnoteniu ich zmien v sledovanej priestorovej oblasti, ako aj k overeniu funkčnosti navrhnutých zmierňujúcich a ochranných opatrení pre etapu výstavby a prevádzky cestnej komunikácie. Základom monitorovacích činností je pozorovanie a následné hodnotenie stavu životného prostredia. Vychádzajúc z týchto definícií, predmetom záujmu monitoringu budú tie zložky životného prostredia, pri ktorých realizácia technického diela spôsobí kvantifikovateľnú zmenu charakteristík. Monitorovacie aktivity vo vzťahu k výstavbe a prevádzke preložky cesty budú zabezpečované ako systematicky vykonávaná činnosť podľa vopred stanovených zásad, upravených projektom monitorovania vplyvov výstavby a prevádzky preložky cesty na životné prostredie. Návrh na monitoring vplyvu stavby na vybrané zložky životného prostredia bude spresnený v ďalšom stupni PD.

Okresnému úradu Kežmarok boli doručené tieto písomné stanoviská dotknutých orgánov:

1. Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna vodná správa, č.j. OU-KK-OSZP-2023/014993-002 zo dňa 20.10.2023

• K zaslanému zámeru navrhovanej činnosti „II/540 OBCHVAT OBCE VEĽKÁ LOMNICA“ z hľadiska ochrany vodných pomerov nemáme pripomienky, za predpokladu dodržania príslušných ustanovení vodného zákona (§5 až § 11, § 36, § 39 Vodného zákona), zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami, zákona 442/2002 Z.z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z.z. o regulácii v sieťových odvetviach, nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z.z, ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd, o. i., požiadavky na ochranu podzemných a povrchových vôd v zmysle ust. § 39 vodného zákona pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, v súvislosti s navrhovanou činnosťou a samotnou prevádzkou.
• Vyčistené odpadové vody musia spĺňať predpísané požiadavky na kvalitu vypúšťaných odpadových vôd do daného recipientu. Vplyv na recipient musí byť posúdený v zmysle Nariadenia vlády SR.
• Tunajší orgán štátnej vodnej správy z hľadiska ochrany vodných pomerov súhlasí so zámerom a nepokladá za potrebné aby bola činnosť ďalej posudzovaná podľa zákona.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a vyhodnocuje ho ako stanovisko s pripomienkami, z ktorého vyplynuli bližšie podmienky, ktoré bolo nevyhnutné uviesť vo výrokovej časti tohto rozhodnutia pre ich rešpektovanie pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Okresný úrad Kežmarok, pozemkový a lesný odbor, č.j. OU-KK-PLO-2023/014573-002 zo dňa 03.10.2023
• Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti je možné z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy súhlasiť so zámerom.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a vyhodnocuje ho ako stanovisko bez pripomienok, z ktorého nevyplynuli žiadne bližšie podmienky, ktoré by bolo nevyhnutné uviesť vo výrokovej časti tohto rozhodnutia pre ich rešpektovanie pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

3. Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie, Ochrana prírody a krajiny, č.j. OU-KK-OSZP-2023/013042-004/Je zo dňa 28.09.2023
Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie z hľadiska ochrany prírody nemá k predloženému zámeru pre stanovisko k zámeru EIA pripomienky za predpokladu dodržania nasledovných podmienok:
• Rešpektovať platné regulatívy a záväzné limity územného plánu obce Veľká Lomnica
• Na umiestnenie techniky, materiálov a vyťaženej zeminy prednostne využiť existujúce stavebné dvory a depónia.
• Pri realizácii činnosti používať mechanizmy v dobrom technickom stave a v prípade úniku škodlivých látok realizovať opatrenia na zamedzenie ich vsiaknutia do pôdy a horninového prostredia.
• Pri odvádzaní vôd z telesa cesty použiť odlúčovače ropných látok a sedimentačné nádržne a prečistenú vodu vypúšťať do povrchových tokoch pri dodržaní limitných hodnôt znečistenia v zmysle Nariadenia vlady SR č. 269/2010 Z.z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobreho stavu vôd.
• Po ukončení stavebných prác je potrebné odstrániť prebytočný stavebný materiál, všetok vznikoajúci odpad a zároveň uviesť dotknuté územie do upraveného stavu. Na rekultiváciu pôvodných trvalých trávnych porastov je potrebné použiť osivo lúčnej zmesi.
• Po navezení zeminy je potrebné lokality monitorovať za účelom zachytenia prípadného nového výskytu inváznych druhov rastlín. V prípade zavlečenia inváznych druhov ratlín pri zemných prácach, bude navrhovateľ vykonávať na vlastné náklady ich efektívne odstráňovanie, ktoré bude v konečnom dôsledku viesť k ich trvalej eliminácií z miesta výskytu a jeho bezprostredného okolia.
• V prípade potreby výrubu drevín rastúcich mimo les je potrebné postupovať v zmysle zákona o OPaK Z.z.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a pripomienky zapracoval medzi podmienky podľa § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorými sa určujú podmienky pre eliminovanie alebo zmiernenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

4. Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie, odpadové hospodárstvo, č.j. OU-KK-OSZP-2022/013527-002/Ká zo dňa 11.09.2023
• Na základe oboznámenia sa s obsahom predloženého zámeru „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica”, ktorý má v časti IV.2.3. Odpady spracovaný spôsob nakladania so vzniknutým odpadom, Vám oznamujeme, že orgán štátnej správy odpadového hospodárstva súhlasí s vypracovaným dokumentom bez pripomienok.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a vyhodnocuje ho ako stanovisko bez pripomienok, z ktorého nevyplynuli žiadne bližšie podmienky, ktoré by bolo nevyhnutné uviesť vo výrokovej časti tohto rozhodnutia pre ich rešpektovanie pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

5. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, č.j. 25695/2023/SSD/77399 zo dňa 30.08.2023
MD SR má v rámci navrhovanej činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“ nasledovné pripomienky a požiadavky:
• V zámere, vo viacerých častiach dokumentu sa uvádza „trať TEŽ Studený potok – Tatranská Lomnica“, nejde o trať tatranských elektrických železníc, ale je to neelektrifikovaná trať normálneho rozchodu č. 112C Studený Potok – Tatranská Lomnica,
• v zámere uvádzať číslovanie železničných tratí podľa čísel grafikónových listov v Tabuľkách traťových pomerov Železníc Slovenskej republiky, keďže ide o infraštruktúru (viď internetovú stránku pre podrobnejšie rozdelenie https://www.zsr.sk/dopravcovia/infrastruktura/tabulky-tratovych-pomerov/);
• rešpektovať zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;
• upozorňujeme, že pre stavby v ochrannom pásme dráhy (OPD – 60 m od osi krajnej koľaje), podľa § 102 ods. 1 písmeno ac), je potrebný súhlas na vykonanie činnosti v ochrannom pásme dráhy. Upozorňujeme, že akákoľvek stavebná činnosť v chrannom pásme dráhy musí byť vopred prekonzultovaná a odsúhlasená so Železnicami Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) a najmä MD SR – sekciou železničnej dopravy a dráh, ktorá je gesčne spôsobilá na vydanie takéhoto súhlasu.

Správny orgán na objasnenie pripomienok a požiadaviek Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, č.j. 25695/2023/SSD/77399 zo dňa 30.08.2023, ku oznámeniu o navrhovanej činnosti, v zmysle tohto stanoviska, poukazuje na stanovisko navrhovateľa, v ktorom uvádza, že nesprávne uvedený názov železničnej trate bude opravený a správne nazvaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby, číslovanie železničných tratí bude zapracované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby podľa požiadavky Ministerstva dopravy Slovenskej republiky. Ďalej uvádza, že zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, bude plne rešpektovaný. Správa a údržba ciest PSK ako správca navrhovaného obchvatu berie na vedomie pripomienky súvisiace so stavebnou činnosťou v ochrannom pásme dráhy ŽSR a bude postupovať v zmysle požiadaviek ŽSR.

6. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, č.j. RÚVZPP/OHŽPaZ/3569/8465/2023 zo dňa 11.09.2023
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade nemá pripomienky k navrhovanej činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica z hľadiska záujmov ochrany, podpory, rozvoja verejného zdravia ustanovených v zákone č. 355/2007 Z. z. a jeho vykonávacích predpisoch.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a vyhodnocuje ho ako stanovisko bez pripomienok, z ktorého nevyplynuli žiadne bližšie podmienky, ktoré by bolo nevyhnutné uviesť vo výrokovej časti tohto rozhodnutia pre ich rešpektovanie pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

7. Okresný úrad Kežmarok, odbor krízového riadenia, č.j. OU-KK-OKR-2023/013142-002 zo dňa 06.09.2023
Okresný úrad Kežmarok, odbor krízového riadenia k predloženému zámeru navrhovanej činnosti „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“ z hľadiska civilnej ochrany nemá pripomienky a s predloženým zámerom súhlasí.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a vyhodnocuje ho ako stanovisko bez pripomienok, z ktorého nevyplynuli žiadne bližšie podmienky, ktoré by bolo nevyhnutné uviesť vo výrokovej časti tohto rozhodnutia pre ich rešpektovanie pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

8. Správa Tatranského národného parku so sídlom v Tatranskej Lomnici, Tatranská Lomnica14066, 059 60 Vysoké Tatry (ďalej len „TANAP-u“), stanovisko k zámeru č. TANAP-OPK-2023/1098-001 zo dňa 14.09.2023
• na umiestnenie techniky, materiálov a vyťaženej zeminy prednostne využiť existujúce stavebné dvory a depónia;
• pri realizácii činnosti používať mechanizmy v dobrom technickom stave a v prípade úniku škodlivých látok realizovať opatrenia na zamedzenie ich vsiaknutia do pôdy a horninového prostredia;

• pri odvádzaní vôd z telesa cesty použiť odlučovače ropných látok a sedimentačné nádrže a prečistenú vodu vypúšťať do povrchových tokoch pri dodržaní limitných hodnôt znečistenia v zmysle Nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd;
• po ukončení stavebných prác je potrebné odstrániť prebytočný stavebný materiál, všetok vznikajúci odpad a zároveň uviesť dotknuté územie do upraveného stavu. Na rekultiváciu pôvodných trvalých trávnych porastov odporúčame použiť osivo lúčnej zmesi;
• po navezení zeminy je potrebné lokality monitorovať za účelom zachytenia prípadného nového výskytu inváznych druhov rastlín. V prípade zavlečenia inváznych druhov rastlín pri zemných prácach, bude navrhovateľ vykonávať na vlastné náklady ich efektívne odstraňovanie, ktoré bude v konečnom dôsledku viesť k ich trvalej eliminácii z miesta výskytu a jeho bezprostredného okolia.

Správny orgán berie uvedené stanovisko na vedomie a pripomienky zapracoval medzi podmienky podľa § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorými sa určujú podmienky pre eliminovanie alebo zmiernenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

9. Správa Pieninského národného parku so sídlom v Spišskej Starej Vsi, SNP 57, 061 01 Spišská Stará Ves (ďalej len „PIENAP“) vyjadrenie č. PIENAP/308/2023 zo dňa 25.09.2023
• Informovať Správu PIENAP-u vo veciach konaní, procesov hodnotení ElA, zásahov do biotopu druhov európskeho významu. Správa PIENAPu so sídlom v Spišskej Starej Vsi (ďalej len Správa PIENAP-u) nebola v predmetnej veci oslovená príslušným Okresným úradom, Odborom starostlivosti o životné prostredie; napriek tomu, že podstatná časť predmetnej stavby sa nachádza v územnej pôsobnosti Správy PIENAP-u. Máme za to, že danou stavbou môžu byť ohrozené záujmy ochrany prírody a krajiny, druhy a biotopy národného, ale aj európskeho významu.

Správny orgán na objasnenie pripomienky a požiadavky PIENAP-u, uvádza, že listom č. OU-KK-OSZP-2023/012474-003 zo dňa 21.08.2023 oslovil príslušný orgán ochrany prírody a krajiny Okresného úradu Kežmarok, odboru starostlivosti o životné prostredie, na zaujatie stanoviska ku predloženému zámeru navrhovanej činnosti. Pre správny orgán posudzovania vplyvov na ŽP je organom štátnej správy ochrany prírody a krajiny Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek ochrany prírody a krajiny, nie správa PIENAP-u, preto pripomienku správny orgán považuje za bezpredmetnú.

• Riešiť zachovanie mokradí, migračného koridoru druhov (celá stavba je situovaná do lokality, ktorá v minulosti nebola využívaná z dôvodu podmáčaného územia; (mokraďe) o čom svedčia aj miestne názvy - Nad rašeliniskom, Pri rašelinisku.
• Riešiť zásah do inundačného územia vodného toku Studený potok.

Správny orgán na objasnenie pripomienok a požiadaviek PIENAP-u zo dňa 25.09.2023, ku oznámeniu o navrhovanej činnosti, v zmysle tohto stanoviska, poukazuje na stanovisko navrhovateľa, v ktorom uvádza, že I.) navrhovaná stavba je vedená mimo zastavané územie tak aby sa dosiahol odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územie obce, zvýšila sa bezpečnosť a plynulosť dopravy a zlepšila sa obslužnosť a prístupnosť územia. Obchvat je vedený v čo najefektívnejšom trasovaní v súlade s územným plánom obce Veľká Lomnica. Návrh cesty je stavebno-technicky prispôsobený tak, aby v čo najmenšej možnej miere zasahoval do existujúcich mokradí. V dotknutom území je navrhnutý most cez Studený potok v celkovej dĺžke cca 150 m, tak aby sa preklenula lokalita mokradí. II.) Tak, ako bolo spomenuté v predchádzajúcom bode, návrh cesty je stavebno-technický prispôsobený tak, aby v čo najmenšej možnej miere zasahoval do existujúcich mokradí. Územie mokrade je situované zo severu na juh, čím je nutné predmetne územie preklenúť vzhľadom na trasu obchvatu a s akoukoľvek úpravou polohy trasy sa nie je možné vyhnúť územiu mokradí. III.) V dotknutom území je navrhnutý most cez Studený potok (viď. SO 204-00) v celkovej dĺžke cca 150 m, tak aby sa preklenula lokalita mokradí.

Ku pripomienke správy PIENAP-u, ktorá požaduje „variantné riešenie v zmysle návrhu okresného úradu v Kežmarku“, príslušný orgán k uvedenému uvádza, že navrhovaná činnosť je v súlade v súčasnosti platným územným plánom obce Veľká Lomnica, vyhláseným všeobecným záväzným nariadením č. č. 4/2021, nadobudnuté účinnosťou dňom 31.07.2021, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť nového územného plánu obce Veľká Lomnica, kde pri posudzovaní umiestnenia stavby II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica, vyplynulo z posúdenia a vyhodnotenia požiadaviek dotknutých účastníkov procesu schvaľovania návrhu konceptu samotného územného plánu, návrhu dopravy, kde, ak by došlo ku predloženiu iného trasovania navrhovanej činnosti, to by bolo v rozpore s platným

územným plánom obce Veľká Lomnica. Posúdenie vyplývalo zo súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi, kde navrhovaná stavba II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica je lokalizovaná v Prešovskom samosprávnom kraji, okrese Kežmarok a katastrálnom území obce Veľká Lomnica. Nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou je Územný plán veľkého územného celku Prešovský kraj. Počas spracovania predmetného zámeru bolo v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších zmien a doplnkov požiadané o upustenie od požiadavky variantného riešenia zámeru. Okresný úrad Kežmarok, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KK-OSZP-2023/007218-002 zo dňa 03.04.2023 danej požiadavke vyhovel a stanovil, že zámer bude obsahovať jeden variant činnosti, ako aj nulový variant, t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa zámer neuskutočnil. Zároveň upozornil, že ak z pripomienok predložených k zámeru podľa § 23 ods. 4 vyplynie potreba posudzovania ďalšieho reálneho variantu navrhovanej činnosti, príslušný orgán uplatní požiadavku na dopracovanie ďalšieho variantu v konaní podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

10. Ing. Michal Šmálik, CSc., Veľká Lomnica, Jilemnického 306, stanovisko verejnosti k zámeru zo dňa 12.09.2023.
Žiadame o vybudovanie protihlukových zábran v celom rozsahu trasy od mosta ponad studený potok (km 1,800) až po spojenie s dnes existujúcou trasou II/540 v blízkosti parciel KNC 3728/14
• Protihlukové zábrany žiadame v oboch smeroch.

Správny orgán na objasnenie pripomienky a požiadavky Ing. Michala Šmálika, CSc., Veľká Lomnica, Jilemnického 306 zo dňa 12.09.2023, ku oznámeniu o navrhovanej činnosti, v zmysle tohto stanoviska, poukazuje na stanovisko navrhovateľa, v ktorom uvádza, že protihlukové zábrany budú zahrnuté v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby.

11. FORESPO HELIOS 2 a.s., Karloveská 34, 841 04 Bratislava, IČO 47 234 024 stanovisko verejnosti k zámeru zo dňa 18.09.2023
Spoločnosť FORESPO HELIOS 2 a.s., Karloveská 34, 841 04 Bratislava, IČO 47 234 024, si Vám dovoľuje zaslať písomné stanovisko k zámeru obchvatu obce Veľká Lomnica – II/540 Obchvat Veľká Lomnica.
Súhlasíme so zámerom s výhradami:
- Žiadame o vybudovanie protihlukových zábran v celom rozsahu trasy od mosta ponad studený potok(km 1,800) až po spojenie s dnes existujúcou trasou II/540 v blízkosti parciel KNC 3728/14
- Protihlukové zábrany žiadame v oboch smeroch
- Žiadame doriešiť budúcu križovatku/ styk s miestnou komunikáciou na parcele KNC 3728/14 a cestou II/540. Predpokladáme, že budúca križovatka bude na parcelách KNC 3728/14 a KNC 4706, k.ú. Veľká Lomnica.
- Žiadame možnosť zriadenia vecného bremena a následného osadenia budúcich inžinierskych sietí v pásme budúcej komunikácie a/alebo trasovania a následného uloženia inžinierskych sietí popod vlastné teleso budúcej komunikácie.
- Možnosť osadenia reklamných zariadení v ochrannom pásme budúcej cesty II/540.

Správny orgán na objasnenie pripomienok a požiadaviek spoločnosti FORESPO HELIOS 2 a.s., Karloveská 34, 841 04 Bratislava, IČO 47 234 024 zo dňa 18.09.2023, ku oznámeniu o navrhovanej činnosti, v zmysle tohto stanoviska, poukazuje na stanovisko navrhovateľa, v ktorom uvádza, že protihlukové zábrany budú zahrnuté v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby, konkrétne technické riešenie križovatky bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby. Správa a údržba ciest PSK ako správca navrhovaného obchvatu bude súhlasiť s trasovaním inžinierskych sieti v ochrannom pasme za určitých podmienok, ktoré budú definované pri procese zriadenia vecného bremena. K požiadavke pre osadenie reklamných zariadení v ochrannom pásme cesty SÚC PSK zaujme stanovisko podľa aktuálnej platnej legislatívy.

Správny orgán poukazuje aj na komunikáciu spoločnosti FORESPO HELIOS 2 a.s., Karloveská 34, 841 04 Bratislava, IČO 47 234 024 s navrhovateľom, ktorá zaslala zápisnicu z konzultácii k zámeru obchvatu obce Veľká Lomnica – II/540 Obchvat Veľká Lomnica, tunajšiemu úradu doručenú dňa 01.12.2023.
- Zástupcovia spoločnosti Správa a údržba ciest VÚC PSSK (Ďalej len „SUC PO“) a Forespo Helios 2, a.s. (Ďalej len „FH2“)sa zhodli na: a) potrebe výstavby protihlukových stien a to: I. po oboch stranách budúceho obchvatu od budúceho kruhového objazdu na ceste III/3l02 až po parcelu a vrátane parcely KNC 3728/14 vo vlastníctve spoločnosti FH2, II. po severnej strane smerom k pozemkom vo vlastníctve FH2(ako napr. KNC 3430/50) od budúceho kruhového objazdu až po potok - Studený potok, III. SUC PO doprojektuje jednosmerný zjazd na parcelu KNC 3430/50 zo smeru od T. Lomnice z cesty II/540 bez možnosti odbočenia v smere od POpradu na budúce

komunikácie na parcely KNC 3430/50, b) ku koridorom pre siete: projektanti FH 2 a SUC PO budú postupovať spoločne, aby našli konsenzus pre koridory sietí, zaväzujú sa navzájom informovať o podstatných skutočnostiach pri trasovaní sietí

12. Chalets Slovakia a.s., Karpatská 3256/15, 058 01 Poprad, IČO: 53 863 534, stanovisko verejnosti k zámeru zo dňa 12.09.2023.
Žiadame o vybudovanie protihlukových zábran v celom rozsahu trasy od mosta ponad studený potok (km 1,800) až po spojenie s dnes existujúcou trasou II/540 v blízkosti parciel KNC 3728/14
• Protihlukové zábrany žiadame v oboch smeroch.

Správny orgán na objasnenie pripomienky a požiadavky 8. Chalets Slovakia a.s., Karpatská 3256/15, 058 01 Poprad, IČO: 53 863 534 zo dňa 12.09.2023, ku oznámeniu o navrhovanej činnosti, v zmysle tohto stanoviska, poukazuje na stanovisko navrhovateľa, v ktorom uvádza, že protihlukové zábrany budú zahrnuté v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby.

13. Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava, vyjadrenie v procese EIA zo dňa 21.08.2023
Združeniu domových samospráv vyplýva v zmysle §24 ods.2 zákona EIA č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka následných povoľovacích konaní.
Predmetom konania neboli (okrem nulového variantu) aj dva odlišné realizačné varianty, ktoré by sa od seba líšili rôznou intenzitou a kvalitou vplyvov na životné prostredie tak ako predpokladá §22 ods.6 zákona EIA (https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/24/20211101.html#paragraf-22.odsek-6). Namietame upustenie od variantného riešenia, ktoré má byť výnimočné; avšak stalo bežnou praxou, ktorej cieľom je liberovať navrhovateľa od environmentálnej zodpovednosti v zmysle §27 ods.1 zákona o životnom prostredí č.17/1992 Zb. Projekt je možné plánovať v inom dispozičnom riešení či s prijatím lepších a viacerých zmierňujúcich opatrení. Úrad neuviedol dôvody, na základe ktorých dospel k názoru, že je upustenie od variantnosti je výnimočným a v danom prípade nezbytným riešením; úrad v odôvodnení uvádza, že zhodnotil argumenty navrhovateľa uvedené v žiadosti, tieto dôvody v rozhodnutí uvádza ale neuvádza svoje vlastné vyhodnotenie opodstatnenosti takýchto argumentov. Rozhodnutie o upustení od variantného riešenia je preto arbitrárne a svojvoľné, ktorého jediným účelom je umožniť navrhovateľovi vyhnúť sa environmentálnej zodpovednosti a ďalším právnym povinnostiam v tomto smere. Okresný úrad porušil ustanovenia poslednej časti §3 ods.1 Správneho poriadku ako aj poslednej vety §47 ods.3 Správneho poriadku; porušil účel ale aj znenie §22 ods.7 zákona EIA.V konečnom dôsledku nebol dodržaný účel a cieľ konania EIA v zmysle zákona EIA. Na podporu týchto tvrdení odkazujeme na rozsudok Krajského súdu Bratislava sp.zn. 1S/295/2017 (https://www.slov-lex.sk/vseobecne-sudy-sr/-/ecli/ECLI-SK-KSBA-2018-1017202045_5), ktorého argumentácia je obdobná. Úrad sa nepridŕža výnimočnosti upustenia od variantného riešenia ale stalo sa to jeho bežnou štandardnou praxou, kedy upúšťa od variantného riešenia v podstate pri každom zámere, ktorému je príslušným úradom.
Vzhľadom na uvedené žiadame úrad podľa §22 ods.6 zákona EIA vrátenie zámeru navrhovateľovi na dopracovanie vyhodnotenia vplyvov zámeru na životné prostredie podľa kritérií prílohy č.10 k zákonu EIA a podľa §22 ods.7 zákona EIA vrátenie zámeru navrhovateľovi na dopracovanie variantných riešení zámeru.

• Príslušný orgán k uvedenému uvádza, že navrhovaná činnosť je v súlade v súčasnosti platným územným plánom obce Veľká Lomnica, vyhláseným všeobecným záväzným nariadením č. č. 4/2021, nadobudnuté účinnosťou dňom 31.07.2021, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť nového územného plánu obce Veľká Lomnica, kde pri posudzovaní umiestnenia stavby II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica, vyplynulo z posúdenia a vyhodnotenia požiadaviek dotknutých účastníkov procesu schvaľovania návrhu konceptu samotného územného plánu, návrhu dopravy, kde, ak by došlo ku predloženiu iného trasovania navrhovanej činnosti, to by bolo v rozpore s platným územným plánom obce Veľká Lomnica. Posúdenie vyplývalo zo súladu navrhovanej činnosti s platnou územno-plánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi, kde navrhovaná stavba II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica je lokalizovaná v Prešovskom samosprávnom kraji, okrese Kežmarok a katastrálnom území obce Veľká Lomnica. Nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou je Územný plán veľkého územného celku Prešovský kraj.
• Počas spracovania predmetného zámeru bolo v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších zmien a doplnkov požiadané o upustenie od požiadavky variantného riešenia zámeru. Okresný úrad Kežmarok, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KK-OSZP-2023/007218-002 zo

dňa 03.04.2023 danej požiadavke vyhovel a stanovil, že zámer bude obsahovať jeden variant činnosti, ako aj nulový variant, t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa zámer neuskutočnil. Zároveň upozornil, že ak z pripomienok predložených k zámeru podľa § 23 ods. 4 vyplynie potreba posudzovania ďalšieho reálneho variantu navrhovanej činnosti, príslušný orgán uplatní požiadavku na dopracovanie ďalšieho variantu v konaní podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K predstavenému zámeru „II-540 Obchvat obce Veľká Lomnica“ predkladáme nasledovné stanovisko:
1. Podľa prieskumu Denníka N (https://e.dennikn.sk/2911528/) verejnosť veľmi silno podporuje ekologické a klimatické ciele, ale veľmi nerozumie odbornej stránke a spôsobom, akými si ich môže realizovať. Žiadame teda úrad aby zabezpečil práva verejnosti v súlade s Aarhuským dohovorom (https://www.slov-lex.sk/pravnepredpisy/SK/ZZ/2006/43/20060204), Smernicou o EIA (https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/SK/LSU/?uri=celex:32011L0092) a zákonom o posudzovaní vplyvov na životné prostredie č.24/2006 Z.z. (https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/24/20211101.html) a v zmysle §3 ods.2 správneho poriadku verejnosť poučil o tom, akým spôsobom si má v konaní uplatňovať svoje práva a povinnosti efektívnym spôsobom; v odôvodnení rozhodnutia žiadame uviesť, ako tieto práva verejnosti v konaní úrad realizoval.
Čo sa týka konzultácií a oboznamovania s informáciami o životnom prostredí, je potrebné upozorniť na recepčnú normu §66 zákona EIA, ktorým sa v plnom rozsahu prebrali ustanovenia Smernice o EIA, čím sa stala záväznou aj pre slovenské úrady. V praxi je preto potrebné používať normy slovenského práva (§3 ods.6 správneho poriadku, §24 ods.1 písm.i zákona EIA a §63 zákona EIA) tak, aby sa nimi naplnili aj ustanovenia čl.6a násl. Smernice o EIA ohľadne konzultácií a prístupe verejnosti k informáciám o životnom prostredí ako aj čl.4 a čl.5 Aarhuského dohovoru. Aplikačná prax slovenských úradov v tomto smere je vo všeobecnosti nedostatočná a spôsobuje potrebu riešenia súdnym dialógom v rámci správnych žalôb, ktorými sa verejnosť domáha eurokonformného výkladu a aplikácie práva životného prostredia.
Osobitne je potrebné upozorniť na novelizáciu druhej vety §24 ods.2 zákona EIA, ktorá verejnosť v procese EIA neoslabuje (ako si mnohí nesprávne interpretujú) ale ju posilňuje; súčasne mení charakter verejnosti z „obyčajného účastníka“ na plnohodnotnú verejnosť, ktorá v zmysle systematiky slovenskej legislatívy plní vecnú úlohu iniciácie odbornej diskusie v environmentálnej oblasti ale plní aj kontrolnú funkciu práce projektantov a súčasne neštátnu kontrolu zákonnosti rozhodovania úradov. Z materiálnych následkov tejto novely je potrebné obzvlášť zdôrazniť skutočnosť, že všetky otázky životného prostredia a zmierňujúcich opatrení musia byť vyriešené už v procese EIA a nie je možné ich prenášať na ďaľšie stupne projektovej prípravy, čo je v rozpore s doterajšou aplikačnou praxou, ktorá však už nie je ďalej možná. Ďalšie stupne projektovej prípravy majú „už len“ stavebno-technicky navrhnúť a zrealizovať riešenia, o ktorých sa definitívne rozhodne v procese EIA.
2. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požadujeme používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesy recyklátov živičných materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.
3. Podľa analýzy MŽP SR, Inštitútu environmentálnej politiky „Vedúci! Obce horia!“ (https://minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/veduci-horia-obce.html) sa lokalita Veľká Lomnica nachádza v 2. stupni ohrozenia horúčavami, 5. stupni ohrozenia suchom a 4. stupni ohrozenia povodňami. Uvedené prejavy sú prejavmi a dôsledkami klimatickej krízy; úrad preto musí tieto riadne vyhodnotiť a navrhnúť pri tom vhodné adaptačné a mitigačné opatrenie. Pri vyhodnocovaní vplyvov klimatickej krízy a návrhu adaptačných i mitigačných opatrení je potrebné vychádzať z Adaptačnej stratégie SR, kraja ako aj dotknutej obce/mesta. ZDS ďalej v texte uvádza opatrenia, ktoré sa stali na Slovensku príkladmi dobrej praxe. Pre cestné stavby sú to prvky cestných rigolov upravených ako dažďové záhrady či cestné aleje schopné absorbovať vody a súčasne prispievať k zlepšovaniu klimatických vplyvov a znižovaniu uhlíkovej stopy.
4. Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (http://nwrm.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2). Nakladanie s
vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-vmestach. Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad. Uvedené žiadame subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.

5. Žiadame vyhodnotiť a preukázať dosahovanie dobrého stavu vôd podľa čl.4 Smernice o vodách č.2000/60/ES a to aj spôsobom predpokladaným v §16 vodného zákona a nariadením č.269/2010 Z.z. Žiadame vyhodnotiť odborným posudkom (§16a ods.3 vodného zákona) alebo znaleckým posudkom (§17 ods.7 zákona o znalcoch). Pri tomto vyhodnotení žiadame vyhodnotiť, akým spôsobom sa prispeje k plneniu celkových cieľov Smernice o vodách za región a celé Slovensko. Žiadame v podmienkach určiť celkové zaťaženie vôd prahovými hodnotami pre tento konkrétny zámer, pri dodržaní ktorých bude zabezpečené dosahovanie dobrého stavu vôd; bude úlohou projektanta navrhnúť projekt tak, aby tieto hodnoty neprekročil.
6. Žiadame vyhodnotiť a preukázať dosahovanie dobrého stavu ovzdušia podľa §5 až §7 zákona o ovzduší a §27 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z. v spojení s regulačnými ustanoveniami vyhlášky o verejnom zdraví č.549/2007 Z.z. . Žiadame vyhodnotiť odborným posudkom emisno-imisného posudku (§19 zákona o ovzduší) a akustického posudku (§6 vyhlášky č.549/2007 Z.z.) alebo znaleckým posudkom v príslušnom odbore (§17 ods.7 zákona o znalcoch). Tieto posudky navrhnú aj prahové hodnoty na dosiahnutie dobrého stavu ovzdušia pre daný projekt.
7. Žiadame vyhodnotiť vplyvy prípadných zdrojov elektromagnetického žiarenia podľa §28 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z. ako aj vyhodnotiť vplyvy optického žiarenia podľa §29 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z.
8. Požadujeme, aby sa zámer prispôsobil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z.z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možnosti voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemneplanovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standardy-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb) a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie. Uvedené žiadame subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.
9. Žiadame vypracovať projekt dekonštrukcie projektu po jeho dožití a preukázať možnosť zhodnotenie a recyklácie jeho jednotlivých súčastí.
10. Žiadame použiť na konštrukciu ciest vodopriepustné asfalty a betóny s prímesou recyklovaných plastov.
11. Popri ceste realizovať cestnú alej.
12. Žiadame cestu elektrifikovať a prispieť tak k budúcnosti európskej elektromobility.
13. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiadame mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako grafitti alebo kocky LEGO (https://www.thisiscolossal.com/2012/07/street-artist-megx-creates-giant-legobridge-in-germany/): Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom SSC údržbu a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.

• Ku ďalším častiam stanoviska Združenia domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava, vyjadrenie v procese EIA zo dňa 21.08.2023, príslušný orgán uvádza, že pri stavbe budú v maximálnej možnej miere využívané recyklované materiály v rozsahu, ktorý umožňujú aktuálne platné STN, TP a TKP. Vzhľadom na charakter stavby je možne s prihliadnutím na aktuálny stupeň PD deklarovať využitie recyklátu pri výrobe asfaltového betónu, ktorý bude použitý pri realizácii nových konštrukčných vrstiev vozovky. Na stavbe budú požité asfaltové betóny v zmysle platných STN a TP a súčasne bude na ich výrobu použitý recyklovaný materiál v požadovanej kvalitatívnej triede s prihliadnutím na navrhovanú cestu II. Triedy. Odvedenie dažďových vôd z vozovky je navrhnuté tak, aby v čo najväčšej možnej miere zadržovalo vodu v prostredí a súčasne neohrozovalo stabilitu samotného cestného telesa. Navrhovaná stavba kopíruje existujúci terén, čomu je prispôsobený aj návrh svahov a priľahlých priekop. Vzhľadom na ich sklon a spádovanie, nie je technicky možné uvažovať s návrhom dažďových záhrad. Dažďové vody zachytené a odvedené navrhovanou stavbou do recipientu, majú charakter ktorým dôjde k splneniu environmentálnych cieľov, podľa ustanovenia vodného zákona.
• Zo záverov emisnej štúdie vyplýva, že z emisných máp je možné vyvodiť konštatovanie, že obyvatelia v okolí trasy novej komunikácie a križovatiek nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy.

Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší od sledovanej komunikačnej siete nie sú prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečisťovanie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko. V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že riešená investícia bude vo výhľadovom období spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy. Stavba nezahŕňa zdroje elektromagnetického žiarenia.
• S prihliadnutím na to, že okolitá cestná sieť nie je elektrifikovaná a v súčasnosti neexistuje relevantný predpis pre elektrifikáciu tratí na území SR a zároveň súčasná nadrozmerná doprava nevyužíva vozidlá s elektrickým pohonom, je využiteľnosť predmetného vedenia irelevantná. Zároveň s prihliadnutím na navrhovanú triedu cesty (II. Trieda), je elektrifikácia trate vzhľadom na intenzitu dopravy neekonomická a neefektívna.
• Mostné objekty v tomto úseku cesty v rámci navrhovanej stavby premosťujú vodné toky nízko nad terénom a v extraviláne obce, realizovať navrhované architektonické prvky ej v predmetnej lokalite neadekvátne, zároveň správca ciest realizuje pravidelné prehliadky a diagnostiky mostných konštrukcií, ktoré by podobné farebné nátery znemožnili vizuálnu časť prehliadky.

Z dotknutých orgánov, ktoré doručili svoje stanoviská k predloženej zmene navrhovanej činnosti žiadny nepožaduje posudzovať zámer podľa zákona EIA.

Príslušný orgán listom č.j. OU-KK-OSZP-2023/012474-018 zo dňa 09.10.2023 upovedomil účastníkov konania v súlade s § 33 ods. 2 správneho poriadku, že pred vydaním rozhodnutia sa môžu vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. Žiadny z účastníkov konania nevyužil možnosť vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia.

Následne Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie zaslal prvostupňové rozhodnutie dňa 12. 06. 2024 navrhovateľovi, rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutým orgánom a dotknutej obci a zároveň ho aj zverejnil na webovej stránke Ministerstva životného prostredia SR https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/ii-540-obchvat-obce-velka-lomnica.

Podľa § 29 ods. 13 druhá veta zákona EIA: Ak ide o rozhodnutie, v ktorom sa určilo, že navrhovaná činnosť alebo jej zmena nepodlieha posudzovaniu podľa tohto zákona, výroková časť rozhodnutia obsahuje aj podmienky, ktoré eliminujú alebo zmierňujú vplyv na životné prostredie.

Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, najmä jeho únosného zaťaženia a ochranu poskytovanú podľa
osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, súladu s územno-plánovacou dokumentáciou a úrovne spracovania zámeru.

Príslušný orgán vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v území a že sa jedná o novonavrhnutá komunikácia s dĺžkou 3 463 m, kat. C 9,5/60 s jednostrannými, vzájomne oddelenými chodníkmi pre cyklistov a peších. Preložka cesty II/540 má začiatok na ceste I/66 v navrhovanej okružnej križovatke Veľká Lomnica (súčasť plánovanej MÚK Veľká Lomnica pripravovanej preložky cesty I/66 Poprad – Kežmarok, II. etapa (SSC IVSC Košice)). Ďalej pokračuje cca 900 m severozápadným smerom mostným objektom nad bezmenným potokom pred ČSPHM vľavo do poľnohospodársky využívaného územia. V km 0,900 je navrhovaná okružná križovatka Mlynica, ktorá zabezpečí napojenie preložky cesty III/3093 do obce Mlynica a lokalít budúceho priemyselného parku. Trasa ďalej pokračuje na severovýchod do navrhovanej okružnej križovatky Priemyselná v km 1,550, ktorá zabezpečí napojenie ďalších lokalít v budúcom priemyselnom parku. Za križovatkou Priemyselná prechádza trasa mostným objektom nad rozostavaným rodinným domom a ďalšími objektami určenými na demoláciu, nad účelovou komunikáciou medzi osadou Nový Dvor a priemyselným areálom COLAS Slovakia, a.s. a nad členitým korytom Studeného potoka do nevyužívanej lokality Nad rašeliniskom. V km 1,750 až 2,760 trasa križuje VTL plynovodné potrubie, VN 22 kV vedenie a melioračný kanál. V km 2,820 je navrhovaná okružná križovatka Stará Lesná zabezpečujúca napojenie cesty III/3102 do obce Stará Lesná a výhľadové napojenie do obce Malý Slavkov. V rámci tejto križovatky budú preložené aj trasy VTL plynovodu a kanalizácie. V km cca 2,950 až 3,200 budú taktiež preložené vodovodné a kanalizačné potrubia a upravené melioračné zariadenia. V km 3,463 bude preložka cesty II/540 plynulo napojená na pôvodnú cestu II/540. Od km 3,250 po km 3,463 sa úsek pôvodnej cesty vybúra a pôvodná cesta sa zaslepí. V prípade, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, predstavuje existujúca cesta II/540, ktorá je vedená v prieťahu obcou

Veľká Lomnica, dvojpruhovú komunikáciu s minimálnou šírkou jazdných pruhov a vodiacich prúžkov, obojstranne obostavanú s priamymi napojeniami vjazdov k nehnuteľnostiam a autobusovými zastávkami. V takmer celom úseku sú nepriehľadné oblúky s malými polomermi, v ktorých sú situované križovatky s miestnymi komunikáciami a časté priechody pre chodcov prepájajúce chodníky po oboch stranách cesty. Predbiehanie je zakázané dopravným značením. Účelom výstavby obchvatu obce je dosiahnuť odklon tranzitnej dopravy mimo zastavané územie obce, vyššiu kapacitu komunikácie, vyšší stupeň bezpečnosti dopravy, vyšší dopravný komfort, vyššiu obslužnosť územia, minimalizovať negatívne účinky dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo obce.

Dosiahnuť splnenie týchto požiadaviek je možné výstavbou cesty mimo zastavané územie, ktorá bude vyhovovať požiadavkám dopravného prúdu pri efektívnom vynaložení finančných prostriedkov na výstavbu a údržbu komunikácie.

V prípade, že by sa navrhovaná investícia nerealizovala, tak by sa celý očakávaný objem dopravy realizoval na súčasnej ceste II/540.

Pozitíva obchvatu obce Veľká Lomnica boli identifikované: vzdialenejšia poloha od zastavaného územia, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, prispeje k rozvoju daného regiónu, nakoľko zlepší jeho prístupnosť, je v súlade s pripravovanou územnoplánovacou dokumentáciou obce Veľká Lomnica, odvedenie časti dopravy (predovšetkým ťažkej nákladnej a tranzitu) na obchvat, zníženie hluku z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica, zníženie emisií z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica, zníženie ohrozenia obyvateľov mesta dopravou po hlavnej ceste, zníženie dopravnej nehodovosti, priame napojenie priemyselnej oblasti a budúceho priemyselného parku na obchvat. Z uvedeného dôvodu zámer odporúča realizáciu navrhovanej činnosti – obchvat obce Veľká Lomnica.

Rozhodnutie prvostupňového orgánu zároveň obsahuje sled logických úvah a spôsob odvodenia výroku napadnutého rozhodnutia a to aj na základe znenia právnych predpisov. Dotknuté orgány
zaslali stanoviská bez námietok s pripomienkami, ktoré prvostupňový orgán vyhodnotil a zaradil medzi podmienky tohto rozhodnutia.

Vyhodnotenie:
Účelom zámeru bola bližšia charakteristika navrhovanej činnosti, dotknutého územia a predikcia a vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na predmetné územie. Zároveň boli porovnané výhody a nevýhody nulového variantu a navrhovaného obchvatu obce Veľká Lomnica. Na základe doteraz zistených poznatkov a skutočností zhrnutých v predchádzajúcich kapitolách zámeru hodnotíme obchvat obce Veľká Lomnica ako optimálne riešenie.

Príslušný orgán po preštudovaní predloženého oznámenia o navrhovanej činnosti a použití kritérií pre zisťovacie konanie uvedených v prílohe č. 10 zákona EIA konštatuje, že realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k značnému ovplyvneniu, resp. nezvratnému poškodeniu chránených území a prvkov ÚSES. Výstavbou obchvatu obce Veľká Lomnica bude bezprostredne dotknuté RBc8 Rieka Poprad a jej prítoky spolu s GL20 Mlynica, čiastočne aj NRBk1 Rieka Poprad a jej prítoky (pri výstavbe MÚK Veľká Lomnica). Nezistil sa významný negatívny vplyv navrhovanej zmeny činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, ani na chránené územia, zdravotný stav obyvateľstva. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní nad prípustnú mieru hlukové ani emisno-imisné pomery v riešenom území a nepôsobí zhoršenie životných podmienok obyvateľstva v porovnaní so súčasným stavom, čo bolo zistené vykonaním hlukovej a emisno-imisnej štúdie dopadov navrhovanej činnosti a podkladom pre spracovanie zámeru navrhovanej činnosti.

Pri porovnaní variantov vychádzame zo stavu a využitia dotknutých území pre navrhovaný zámer, ktorý je predložený v jednom variante a zotrvanie v terajšom stave, tzv. nulový variant. Predložený zámer je riešený jednovariantne (okrem nulového variantu) z dôvodov, že navrhovaná činnosť je na pozemkoch podľa návrhu navrhovateľa, kde pri posudzovaní umiestnenia stavby II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica, vyplynulo z posúdenia a vyhodnotenia požiadaviek dotknutých účastníkov procesu schvaľovania návrhu konceptu územného plánu obce, návrhu dopravy, kde, ak by došlo ku predloženiu iného trasovania navrhovanej činnosti, to by bolo v rozpore s platným územným plánom obce Veľká Lomnica.

V prípade, že by sa navrhovaná investícia nerealizovala, tak by sa celý očakávaný objem dopravy realizoval na súčasnej ceste II/540.

Nerealizovaním zámeru by nedošlo k rozšíreniu kapacity obecnej infraštruktúry, čím by absentoval rozvoj obce.

Z hľadiska vývoja a stavu jednotlivých zložiek životného prostredia posudzovaného územia, vrátane obyvateľstva, síce nemá realizácia ani nerealizácia zámeru významnejší dopad na súčasný stav, avšak z dôvodu očakávaného rozvoja v obci je potrebná a ekonomicky aj enviromentálne vhodná, s vyzdvihnutím jej pozitívnych prínosov pre zdravie a kvalitu života obyvateľov i návštevníkov.

Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu
• Pozitíva obchvatu obce Veľká Lomnica boli identifikované:
- vzdialenejšia poloha od zastavaného územia,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy,
- prispeje k rozvoju daného regiónu, nakoľko zlepší jeho prístupnosť,
- je v súlade s pripravovanou územnoplánovacou dokumentáciou obce Veľká Lomnica,
- odvedenie časti dopravy (predovšetkým ťažkej nákladnej a tranzitu) na obchvat,
- zníženie hluku z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica,
- zníženie emisií z dopravy v intraviláne obce Veľká Lomnica,
- zníženie ohrozenia obyvateľov mesta dopravou po hlavnej ceste,
- zníženie dopravnej nehodovosti,
- priame napojenie priemyselnej oblasti a budúceho priemyselného parku na obchvat.
• Negatíva obchvatu obce Veľká Lomnica boli identifikované:
- nevyhnutný nový záber pôd,
- okrajový zásah do ochranného pásma TANAP-u,
- zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- zásah do mokradí,
- výrub drevín a krovín,
- vplyv na horninové prostredie,
- vytvorenie novej líniovej bariéry v krajine.

Príslušný orgán pri posudzovaní navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona EIA vychádzal z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použil aj kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona EIA, uvedené v prílohe č. 10 zákona EIA, ktorá je transpozíciou prílohy č. III Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

Príslušný orgán posúdil navrhovanú činnosť uvedenú v oznámení o navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území a príslušný orgán nezaznamenal žiadne výrazné negatívne vplyvy tejto činnosti ani sťažnosti a podnety obyvateľov obce.

Príslušný orgán dôkladne preštudoval všetky v zákonom stanovenom termíne doručené stanoviská k oznámeniu o navrhovanej činnosti a podrobne sa zaoberal vyhodnotením a následným zapracovaním všetkých pripomienok do tohto rozhodnutia, pričom vychádzal najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty oznámenia o navrhovanej činnosti, s braním na vedomie stupeň jej prípravy.

Orgány štátnej správy a samosprávy vo vyjadreniach a stanoviskách, ktoré boli doručené na príslušný orgán, súhlasili s navrhovanou činnosťou a netrvali na pokračovaní posudzovania podľa zákona EIA. S ich požiadavkami sa príslušný orgán vysporiadal v tomto rozhodnutí. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu, predpokladaného rozsahu a intenzity hodnotiť ako v zásade prijateľné a za predpokladu že nevzniknú havarijné situácie sa nepredpokladá vznik nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Účelom zákona EIA nie je povolenie navrhovanej činnosti, resp. súhlas s jej uskutočnením, ale je určiť opatrenia, ktoré zabránia znečisťovaniu životného prostredia, zmiernia znečisťovanie životného prostredia alebo zabránia poškodzovaniu životného prostredia, získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor pre posúdenie navrhovaného riešenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

Príslušný orgán dospel k záveru, že navrhovaná činnosť nespôsobí vážny alebo podstatný vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia v dotknutom území, ako aj v území samotnej obci a rozhodol, že navrhovaná činnosť sa nebude posudzovať podľa zákona EIA. Vzhľadom na umiestnenie, rozsah a charakter navrhovanej činnosti, nebudú výrazne produkované emisie alebo iné vplyvy, ktoré by prispievali k diaľkovému znečisteniu alebo cezhraničnému negatívnemu vplyvu na zložky životného prostredia susedných štátov.

Príslušný orgán sa stotožnil s celkovým environmentálnym zhodnotením, že uskutočnenie navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo, ale konštatuje prínos z dôvodu očakávaného rozvoja v obci je potrebná a ekonomicky aj environmentálne vhodná, s vyzdvihnutím jej pozitívnych prínosov pre zdravie a kvalitu života obyvateľov. V rámci zisťovacieho konania príslušný orgán nezistil žiadne skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia, alebo ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov a ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona.

Príslušný orgán vzhľadom na doručené stanoviská zainteresovaných subjektov, s prihliadnutím na § 29a zákona EIA, s použitím kritérií pre zisťovacie konanie podľa prílohy č. 10 a celkové výsledky zisťovacieho konania, ktoré v environmentálnych kritériách nepreukázali očakávané významnejšie vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie:
Podľa § 38 ods. 4 zákona EIA, OU Kežmarok ako príslušný orgán má v povoľovacom konaní k navrhovanej zmene činnosti postavenie dotknutého orgánu.
Podľa § 29 ods. 16 zákona EIA dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce o čom žiadame zaslať písomný doklad.
Podľa § 24 ods. 2 zákona EIA dotknutá verejnosť, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti má postavenie účastníka konania v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti.
Podľa § 38 ods. 5 zákona EIA ak príslušný orgán zistí nesúlad návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti s týmto zákonom alebo s rozhodnutím vydaným podľa tohto zákona, alebo s jeho podmienkami, vydá záväzné stanovisko, v ktorom túto skutočnosť uvedie a zároveň poučí navrhovateľa.
Toto rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa zmeny navrhovanej činnosti, v súlade s § 29 ods. 12 zákona EIA, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k zmene navrhovanej činnosti.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov na Okresný úrad Kežmarok, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nižná brána 6, 060 01 Kežmarok v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona EIA sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona EIA.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom po vyčerpaní všetkých riadnych opravných prostriedkov a nadobudnutí právoplatnosti.

Rozdeľovník Okresný úrad Kežmarok:
• odbor starostlivosti o životné prostredie
• odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
• odbor krízového riadenia
• pozemkový a lesný odbor

Rozdeľovník Prešovský samosprávny kraj:
• odbor strategického rozvoja
• odbor dopravy

Ing. Pavol Krigovský
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10175

Doručuje sa

Obec Veľká Lomnica, Tatranská 175/23, 059 52 Veľká Lomnica, Slovenská republika
Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov, Slovenská republika
Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava-Petržalka, Slovenská republika
FORESPO HELIOS 2 a. s., Karloveská 34, 841 04 Bratislava-Karlova Ves, Slovenská republika
CHALETS SLOVAKIA, a. s., Karpatská 3256/15, 058 01 Poprad, Slovenská republika

Na vedomie

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Okresný úrad Kežmarok, Dr. Alexandra 0/61, 060 01 Kežmarok 1
Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Zdravotnícka 3525/3, 058 97 Poprad 1
Prešovský samosprávny kraj, Úrad prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov 1
Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov 1
Správa Tatranského národného parku so sídlom v Tatranskej Lomnici, Tatranská Lomnica 14066, Vysoké Tatry - Tatranská Lomnica, 059 60 Tatranská Lomnica
Správa Pieninského národného parku so sídlom v Spišskej Starej Vsi, SNP 57/109, Spišská Stará Ves, Kežmarok

Doložka o autorizácii

Tento listinný rovnopis elektronického úradného dokumentu bol vyhotovený podľa vyhlášky č. 85/2018 Z. z. Úradu podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu z 12. marca 2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o spôsobe vyhotovenia a náležitostiach listinného rovnopisu elektronického úradného dokumentu.

Údaje elektronického úradného dokumentu	
Názov:	[R O Z H O D N U T I E zo zisťovacieho konania „II/540 Obchvat obce Veľká Lomnica“]
Identifikátor:	OU-KK-OSZP-2024/002129-0021582/2024

Autorizácia elektronického úradného dokumentu	
Dokument autorizoval:	Pavol Krigovský
Oprávnenie:	1109 Vedúci odboru okresného úradu
Zastúpená osoba:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	13.06.2024 08:56:19 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	13.06.2024 08:56:36 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje: OU-KK-OSZP-2024/002129-0021582/2024	

Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii	
Doložku vyhotovil:	Ing. Jaroslav Bonk
Funkcia alebo pracovné zaradenie:	hlavný radca
Označenie orgánu verejnej moci:	Okresný úrad Kežmarok IČO: 00151866
Dátum vytvorenia doložky:	13.06.2024
Podpis a pečiatka:	