I/66 – 075 Tatranská Kotlina
-
most M2480

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

podľa prílohy č. 8a k zákonu č. 24/2006 Z. z.

Navrhovateľ:

Slovenská správa ciest
Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

Oznámenie spracoval:

Ing. Lukáš Rolko
doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.
DAQE Slovakia s.r.o.
Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina

Jún 2023

Obsah:

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 4
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉGO RIEŠENIA 5
Objekt D 101 – Cesta I/66 6
Objekt D 201 – Most ponad občasný potok 10
2.1 Požiadavky na vstupy 13
Záber pôdy 13
Spotreba vody, energetické a surovinové zdroje 13
Dopravná a iná infraštruktúra 14
Nároky na pracovné sily 14
2.2 Údaje o výstupoch 14
Hluk a znečistenie ovzdušia 14
Vibrácie, žiarenie, teplo a zápach 14
Odpadové vody 15
Odpady 15
Iné očakávané vplyvy 16
Vyvolané investície 17
3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVABNÝMI ČINNOSTIAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITIE LÁTKY A TECHNOLÓGIE 17
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITÝCH PREDPISOV 17
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE 17
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ 18
IV. VPLYV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNÝCH A SYNERGICKÝCH 23
Vplyvy na horninové prostredie 23
Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu 23
Vplyvy na ovzdušie 23
Vplyvy na hlukové pomery v území 24
Vplyvy na pôdu 24
Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy 24
Vplyvy na chránené územia, krajinnú štruktúru, scenériu a prvky ÚSES 25
Vplyvy na dopravu 25

Vplyv na obyvateľstvo a sídla 25
Vplyvy na kultúrno- historické pamiatky a archeologické náleziská 25
Rekreácia a cestovný ruch 25
Iné vplyvy 26
Zhrnutie očakávaného pôsobenia vplyvov 26
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 27
VI. PRÍLOHY 28
VII. DÁTUM SPRACOVANIA 29
VIII. MENO PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA 29
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZASTUPCU NAVRHOVATEĽA 29
Literatúra a použité podklady 30

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov: **Slovenská správa ciest**
2. Identifikačné číslo: 00003328
3. Sídlo: Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

4. Kontaktné údaje navrhovateľa:

Ing. Gabriela Mareková
námestník ÚIP SSC IVSC Košice
Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice
tel.:055/72 77 241 l.5.

5. Kontaktná osoba spracovateľa:

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

Ing. Lukáš Rolko
DAQE Slovakia s. r. o.
010 01 Žilina
tel.: 0908939806
e-mail: rolko@daqe.sk

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Názov zmeny navrhovanej činnosti (NČ) je totožný s názvom stavby:

I/66 – 075 Tatranská Kotlina most M2480

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Katastrálne územie: Tatranská Lomnica (obec Vysoké Tatry)
Okres: Poprad
Kraj: Prešovský

Jedná sa o štátnu cestu prvej triedy I/66 v extraviláne medzi obcou Ždiar a osadou Tatranská Kotlina, k. ú. Tatranská Lomnica. Predmetný most sa nachádza v km 227,327 a premosťuje občasný horský potok, ktorý vyteká z Čiernej doliny v Belianskych tatrách.

Súčasťou stavby je aj úprava cesty I/66. Celková dĺžka úpravy cesty I/66 je 230 m (od ckm 227,198 80 do ckm 227,428 80).

Stavba sa nachádza v nezastavanom území. Územie okolo stavby má horský charakter a je zalesnené. Cesta je v danom úseku vedená úpätím svahu po vrstevnici v odreze. Paralelne s cestou je vybudovaný cyklochodník (nespevnená cykloturistická trasa).

Stavba bude realizovaná na nasledovných pozemkoch v k. ú. Tatranská Lomnica - Vysoké Tatry:

Parcela C	List vlastníctva	Vlastník	druh v registri C
14705/45	402	Mesto Spišská Belá	lesný pozemok
14705/48	402	Mesto Spišská Belá	lesný pozemok
14705/50	402	Mesto Spišská Belá	lesný pozemok
14705/51	402	Mesto Spišská Belá	lesný pozemok
14717/4	-	-	Zast. plocha

Parcela E	List vlastníctva	Vlastník
14695/101	402	Mesto Spišská Belá
14696	402	Mesto Spišská Belá
14698/101	402	Mesto Spišská Belá
14705/102	402	Mesto Spišská Belá
14705/103	402	Mesto Spišská Belá
14997	402	Mesto Spišská Belá
14998/1	119	Mesto Spišská Belá
14999/2	119	SR
15064	119	Mesto Spišská Belá

Trvalý záber sa týka parciel registra E a parciel registra C číslo 14717/4, 14705/45, 14705/48. Parcely registra C číslo 14705/50 a 14705/51 sú iba v dočasnom zábere.

2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉGO RIEŠENIA

Stavba sa nachádza v extraviláne obce Tatranská Lomnica. Stavba rieši rekonštrukciu existujúceho mostného objektu a sanáciu komunikácie v dĺžke 230 m. Stavba sa nachádza na existujúcom cestnom pozemku v mieste existujúceho mosta a v mieste existujúcej cesty. V súčasnosti sa nenachádzajú ani nie sú známe žiadne iné plánované stavby, ktoré by boli situované v danej lokalite. Žiadne iné stavby (plánované ani prebiehajúce) nebudú stavbou dotknuté.

Kategória:	**C 9,5/70 (redukovaná na šírku 8,5 m)**
Cestné staničenie:	km 227,198 80 – 227,428 80
Celková dĺžka úpravy:	0,23 km
Šírka jazdných pruhov:	2x 3,25 m
Počet mostných objektov:	1
Počet priepustov:	0
Celková dĺžka oporných múrov	0
Celková dĺžka zárubných múrov:	0
Počet križovatiek:	0

Počet autobusových zastávok:	0
Počet objektov prekládok IS:	0
Vodohospodárske objekty:	0

Šírka medzi obrubami na moste:	-
Voľná šírka komunikácie na moste:	8,50 m (medzi zvodidlami)
Šírka chodníka:	bez chodníka
Dĺžka mostov spolu:	11,0 m
Plocha asfaltových vozoviek:	1692 m2 (vrátane obnovy krytu)
Plocha chodníkov:	0 m2
Plocha NK mostov:	126 m2

Doba výstavby: **Predpokladaná doba výstavby je 7 mesiacov, p**redpokladaná doba dopravných obmedzení je totožná s dobou výstavby

Prehľad navrhnutých stavebných objektov a ich správcov:

Č. STAV. OBJEKTU	NÁZOV OBJEKTU	IDENTIFIKÁCIA SPRÁVCU
D 101	Cesta I/66	SSC IVSC Košice
D 201	Most ponad občasný potok	SSC IVSC Košice

Objekt D 101 – Cesta I/66

ÚČEL STAVEBNÉHO OBJEKTU

Účelom navrhovanej stavby úprava cesty v mieste mosta a v nadväzujúcich úsekoch pred a za mostom. Zároveň budú v nadväzujúcom úseku vymenené staré bezpečnostné zariadenia. Dôvodom stavebného objektu je potreba rekonštrukcie komunikácie, nakoľko existujúca komunikácia je z dôvodu dlhodobého pôsobenia dopravy v nevyhovujúcom stave. Nakoľko je šírka komunikácia (vozovky) iba 6,78 m a komunikácia nemá riadne krajnice dochádza vplyvom dopravy a poveternostných vplyvov ku poškodzovaniu vozovky ku postupnému upadaniu okrajov komunikácie jej lokálnemu zosuvu (čo je viditeľné napríklad na deformáciách zvodidiel). Zároveň má existujúca komunikácia nedostatočne únosné podložie a rovnako nedostatočné odvodnenie.

POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Riešený úsek sa nachádza na ceste I/66 v cestnom staničení ckm 227,198 80 – ckm 227,428 80. Celková dĺžka úpravy cesty je 230,0 m. Kategória komunikácie je C 9,5/70 (redukovaná na šírku 8,5 m). Šírka jazdných pruhov je zúžená na 3,0 m – rešpektuje šírku JP pred a za riešeným úsekom.

PRIESTOROVÉ USPORIADANIE, SMEROVÉ A VÝŠKOVÉ VEDENIE CESTY

Priestorové vedenie vychádza z existujúceho vedenia cesty, ktoré sa stavbou nemení, nakoľko je riešený iba krátky úsek komunikácie. Z toho dôvodu sa projektant snažil, v čo najväčšej miere zachovať existujúce vedenie, zároveň pokiaľ to bolo možné sa vyhol zásahom do susedných pozemkov.

Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty. Komunikácia je v začiatku daného úseku od km 0,000 do km 0,040 vedená v kružnicovom oblúku

s polomerom 350,0 m. Následne od staničenia 0,040 pokračuje priamou až po KÚ v km. 0,230. Medzi priamou a kružnicovým oblúkom nie je vložená prechodnica. Projektant preveroval možnosť vloženia prechodnice do daného bodu, no táto zmeny by si vyžiadalo rozsiahlu úpravu smerového vedenia na dĺžke niekoľko 100 m a zásahy do susedných chránených pozemkov.

Výškové vedenie rovnako kopíruje existujúci stav. Cesta v celom úseku stúpa pričom na trase sa nachádza jeden vydutý výškový oblúk.

Stúpanie v úseku 0,000 – 0,030 (úsek na ktorom dochádza iba ku frézovaniu a výmene krytu vozovky) je 1,74%. Od km 0,030 do km 0,131 24 pokračuje cesta v stúpaní sklonom 1,43%. V staničení 0,131 24 sa nachádza svahový vydutý vrcholový oblúk s polomerom R = 1500 m. Od tohto bodu po koniec úseku komunikácia pokračuje v stúpaní 3,26%. Na začiatku a na konci stavby sa cesta napája plynulo na existujúci pozdĺžny sklon komunikácie.

ŠÍRKOVÉ USPORIADANIE

Existujúca komunikácia ma v danom úseku premenlivé šírkové vedenie ktoré sa rôzne mení. Šírka spenenej časti vozovky je cca 6,8 m. Šírka nespevnenej krajnice sa pohybuje od 0,25 do 0,8 m. Takéto šírkové usporiadanie sa nachádza v úsekoch pred a za mostom ako aj na presypanom mostnom objekte. Šírka jazdných pruhov je vyznačená cca 3,0 m.

Navrhnuté šírkové usporiadanie je nasledovné:

šírka jazdného pruhu	a = 2 x 3,00 m
šírka vodiaceho prúžku	v = 2 x 0,25 m
šírka spevnenej krajnice	c = 2 x 0,50 m
šírka nespevnenej krajnice	2 x 0,50 m
voľná šírka komunikácie	8,50 m

Pred a za úsekom sa komunikácia plynulo napája na existujúci stav.

Základný priečny sklon vozovky je symetrický strechovitý 2,5%. V mieste smerového oblúka je priečny sklon jednostranný 2,5% pričom na ZÚ sa napája na existujúci jednostranný sklon s hodnotou cca 2,9%. Klopenie prebieha okolo osi komunikácie. Šírka nespevnenej krajnice v mieste osádzania zvodidiel je navrhnutá 1,5 m (0,5 + 1,0 m). Nespevnená krajnica v mieste smerových stĺpikov je šírky 0,75 m (0,50 + 0,25 m). Základný priečny sklon krajníc je navrhnutý jednostranný v sklone 8,0%. Výška nespevnenej krajnice bude znížená oproti povrchu priľahlej vozovky o 30 mm.

KONŠTRUKCIA VOZOVKY

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie hrúbky 100 mm. Následne v prechodových oblastiach mosta 201 je navrhnuté búranie celej konštrukčnej hrúbky vozovky. Existujúce vozovky sú polotuhé. Hrúbka asfaltových vrstiev dosahuje 0,4 – 0,5 m (hodnota je na základe kontrolných vrtov), pod asfaltom je vrstva nestmeleného kameniva hr. min. 0,4 m. Nasledujú vrstvy navezeného násypu mocnosti cca 2,2 m (hrúbka komunikácie a navážok pri moste je spolu 3,0 – 3,1 m).

Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako netuhá, asfaltová, pre dopravné zaťaženie I. triedy v tomto zložení:

V mieste výmeny plnej konštrukcie vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,50 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	AC_L 16-I	60 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,50 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu	AC_p 22-I	90 mm	STN EN 13108-1
infiltračný postrek katiónaktívny emulzný	PI CB	0,8 kg/m2	STN 73 6129:2009
cementom stmelená zmes	CBGM $_{5/6}$	200 mm	STN 73 6124-1
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 0-63 GC	200 mm	STN 73 6126
Spolu		min. 590 mm	

V mieste frézovania a výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,50 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	AC_L 16-I	do 60 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,50kg/m2	STN 73 6129:2009
Spolu		do 100 mm	

Násypové svahy zemného telesa sú 1:2 a v mieste napojenia nového zemného telesa na súčasné svahy telesa je táto hodnota premenná. Z dôvodu minimalizácie výkopov sú navrhnuté strmé zárezové svahy v sklone od 1:1 do 2:1. Tieto budú spevnené kotvenou protieróznou georohožou. Výška takýchto strmých svahov je maximálne 1,8 m. Svahy násypov a výkopov sa následne zahumusujú (+hydroosev) v hr. 0,15 m.

ZÁCHYTNÉ A BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA

Súčasťou opatrení je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. Všetky jednostranné oceľové zvodidlá budú mať úroveň zachytenia H1, začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými výškovými nábehmi. Typ zvodidla predloží zhotoviteľ na odsúhlasenie AD a SD stavby, investor požaduje aby bolo použité zvodidlo s hrúbkou pásnice min. 2,8 mm. Dôvodom je životnosť zvodidlového systému. Celkovo bude osadené zvodidlo dĺžky 150 m na pravej strane a zvodidlo dĺžky 76 m na ľavej strane vozovky.

Použité zvodidla musia mať zároveň certifikát CE podľa STN EN 1317-5 (skúšky STN EN 1317-2) a vyhlásenie o parametroch pre cestné zvodidlá H1 s max. dynamickým priehybom 0,7 m.

Súčasťou opatrení je aj demontáž pôvodných smerových stĺpikov a nadstavcov na zvodidlá a ich nahradenie novými pružnými oceľovými smerovými stĺpikmi vrátane zvodidlových, v celom úseku, v potrebnom rozsahu podľa STN 736101. Výška stĺpikov 1,5 m. V rámci výmeny je navrhnuté doplnenie optických plašičov zverí.

Na riešenom úsek sa uvažuje so zrezaním nespevnených krajníc a následným dosypaním štrkodrviny fr. 0-22, hr. 10 cm. Úprava súvislým zrezaním nánosov do priečneho sklonu 8%, ktorý umožní odvedenie vody z priestoru vozovky. Práce realizovať strojným zariadením umožňujúcim nastavenie rôzneho sklonu záberovej lyžice, podľa miestnych pomerov. Jazdná rýchlosť je v danom úseku 90 km/h, návrhová 80 km/h.

ODVODNENIE

Nedostatočné a nefunkčné odvodnenie komunikácie je jedným z hlavných príčin zlého stavebného stavu mosta a komunikácie v danom úseku. Z toho dôvodu bola navrhnutá komplexná obnova odvodnenia cesty.

Navrhnuté je čistenie a spevnenie existujúcich priekop s ich prehĺbením. Spevnené priekopy budú mať dno vyložené betónovými tvarovkami TBM 1-60 osadenými do betónu. Priekopa v úseku pred mostom vľavo a vpravo bude plynulo výškovo a smerovo napojená na existujúcu cestnú priekopu v smere na tatranskú Kotlinu (dno priekop klesá týmto smerom). Priekopa za mostným objektom vľavo bude spevnená a bude napojená na priekopove žľaby, ktoré budú súčasťou úprav okolo mostného objektu. Voda s tejto priekopy bude následne odvedená do koryta pod most. Priekopa za mostom vpravo bude vyčistená, prehĺbená a rovnako spevnená. Priekopa bude zaústená voľne do terénu, kade voda steká po svahu smerom ku potoku za mostom. Priekopy za mostom okrem vody z riešeného úseku zberajú čiastočne aj vodu z priekop v nadväzujúcom úseku komunikácie.

Spevnenie priekop bolo navrhnuté z dôvodu zmenšenia ich hĺbky. Pri tomto riešení sa znížila hĺbka priekop na 0,2 m čo má za následok zmenšenie záberov pozemkov a zmenšenie rozsahu výrubov v úseku stavby.

Povrchové odvodnenie je doplnené odvodnením cestnej pláne. Toto bude zabezpečené sústavou drenáži DN 160 mm. Drenáže budú vyvedené do cestných priekop, prípadne voľne do terénu.

Odvodnenie mosta je riešené v mostnom objekte.

VYSTUŽENÝ NÁSYP

Navrhnutý je obojstranný vystužený cestný násyp. Ide o geotechnické konštrukcie, ktorých úlohou je spevnenie podložia vozovky na jej okraji, spevnenie krajnice cesty a minimalizácia rozsahu záberov cestného telesa (minimalizácia výrubov a minimalizácia záberov do pozemkov mimo cestný pozemok).

Návrh uvažuje s vystužením násypu v rozsahu: km 0,060 – km 0,150 vľavo (dl. 90 m) a km 0,110 – km 0,147 vpravo (dl. 36,0 m). navrhnutá je úprava s osadením prefabrikovaných výstužných blokov. Úprava je navrhnutá v súbehu s komunikáciou. Úprava z blokov je navrhnutá vo výške od 0,73 m do maximálne 2,92 m. Jednotlivé bloky sa budú ukladať vodorovne, pričom vodorovné škáry budú priebežné po celej dĺžke násypu. Budovanie predmetného objektu zahŕňa výstavbu vystuženého násypu v pripravenej stavebnej jamy. V rámci stavby SO je navrhnutá vystužená zemná konštrukcia s v lícom zo zeminy so zatrávnením (celoplošne). Konštrukcia sa skladá z blokov šírky 2,0 m. Sklon líca je navrhnutý 65°. Navrhnuté sú oceľové čelné prvky dĺžkou výstužnej vodorovnej siete 3,0 m s doplnením výstužnou jednoosou geomrežou dĺžky 4,0 m. Čelo bloku je zabezpečené protieróznou biodegradovateľnou geotextíliou pre použitie do zelených svahov. Budovanie svahu sa vykonáva vzájomným ukladaním blokov vedľa seba a na seba, pričom sa bloky vzájomne spájajú spojovacími C-krúžkami, a hutnením násypovej zeminy.

Založenie: Vystužený svah bude založený na podkladnom štrkovom vankúši. Hrúbka vankúša je min. 300 mm. Podkladný vankúš bude vyhotovený na zemnom podloží. Šírka štrkového vankúša (smerom do vnútra násypu) je minimálne 4,3 m. Minimálna požadovaná únosnosť na povrchu vankúša (pod prvou radou blokov na vrstve ŠD) je: E_{def2} = minimálne 45 MPa. Pomer $E_{def2}/E_{def1} < 2.6$. V prípade že sa nedosiahne požadovaná únosnosť a pomer modulov pretvárnosti dôjde k úprave hrúbky vankúša.

POSTUP VÝSTAVBY

Postup výstavby bude koordinovaný s postupom výstavby ostatných stavebných objektov. Stavba objektu bude realizovaná po polovičkách s vedením dopravy striedavo v jednom jazdnom pruhu. Ako prvý bude realizovaný pravý jazdný pruh s vedením dopravy po ľavej strane.

Objekt D 201 – Most ponad občasný potok

ÚČEL STAVEBNÉHO OBJEKTU

Účelom navrhovaných stavebných prác je komplexná rekonštrukcia mostného objektu ev. č. 66-075 na ceste prvej triedy I/66. Rekonštrukcia spočíva vo vybúraní poškodených časti mosta ich obnovou ako aj v zosilnení klenby a sanácií ostatných častí mosta, ktoré sú zdegradované.

POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE

Druh prevádzanej komunikácie	cesta I. triedy I/66
Staničenie na ceste I/59	km 0,128 02 (ckm 227,327 00)
Kategória cesty	C 9,5 – redukovaná na šírku 8,5 m
Prekážka	vodný tok,
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	horná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	šikmý
Hmotná podstata	masívny
Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	klenba
Východzia charakteristika	železobetón
Konštrukčné usporiadanie prieč. rezu kom.	otvorene usporiadaný
Obmedzenie voľnej výšky na moste	voľna výška neobmedzená
Počet dilatačných celkov	1
Dĺžka premostenia	5,44 m šikmo, 5,40 m kolmo
Rozpätie	6,04 m šikmo, 6,0 m kolmo
Dĺžka mosta	11,0 m
Šikmosť mosta	pravý, 83,14°
Šírka spevnenej časti vozovky	7,5 m (presypaný most)
Šírka medzi zvodidlami	8,5 m (presypaný most)
Šírka ríms na moste	bez mostných ríms
Šírka chodníka	bez chodníkov
Celková šírka	19,076 m – dl. klenby
Výška mosta nad terénom	až 12,2 m (na výtoku)
Stavebná výška mosta	premenná
Plocha NK mosta	126 m2
Dôležité upozornenia	nie sú

EXISTUJÚCI MOST

Jedná sa o monolitický klenbový most z prostého betónu. Most bol postavený v roku 1937. Mostný objekt sa skladá z masívnych betónových základov založených proste, z masívnych betónových opôr s kamenným obkladom na líci (riadkové murivo z kamenných blokov), z monolitickej klenby parabolického tvaru tvorenej (prostý betón). Čela mosta na vtoku a výtoku sú zvislé kolmé a tvorené sú kamenným murivom s betónovým lícom. O tieto steny sú opreté masívne kamenno betónové krídla, ktoré sú rovnobežné z vodným tokom. Samotná klenba má hrúbku 0,6 – 0,4 m, svetlosť klenby kolmo je cca 6,6 m a výška klenby je cca 3,7 m. Tubus mosta má dĺžku 17,53 m a skladá sa z troch častí. Tieto časti tvoria segmenty, ktoré sú v hornej časti kaskádovito odskočené. Dôvodom je skutočnosť, že dno toku pod mostom má priemerný sklon až 15%. Nakoľko je klenba mosta vodorovná zvolili pôvodný stavitelia mosta riešenie s jej výškovými odskokmi - odskoky približne kopírujú sklon koryta pri zachovaní vodorovnosti jednotlivých segmentov. Takéto riešenie si vyžaduje premennú výšku opôr, ktorá je (nad terénom) cca 1,7 – cca 2,7 m. Samotný tvar a rozmery založenia, opôr as krídiel neboli overené, rozmery uvedené v dokumentácií vychádzajú z údajov v mostnom liste.

BÚRACIE PRÁCE

V rámci búracích prac budú odstránené nasledovné konštrukcie:

- Betónové rímsy na čelných stenách mosta
- Pozostatky ríms na krídlach
- Najviac poškodené časti klenby mosta z lícnej strany na hĺbku cca 1 m na strane výtoku a 0,3 m na strane vtoku
- Poškodené lícne steny počas búrania ríms a časti klenieb
- Opevnenie dna pod mostom
- Budú rozobraté rozrušené časti kamenných krídiel na vtoku a na výtoku.

Bude vybúraná celá konštrukcia vozovky nad mostným objektom. Tieto práce sú súčasťou SO 101. Všetok materiál z búrania bude odstránené, bude prevezený do recyklačného dvora, kde bude oddelená oceľový výstuž od betónu. Betón a kameň bude podrvený ako betónový recyklát, oceľ bude odovzdaná do zberných surovín. Veľké kamenné bloky (nad 200 mm) budú ponechané na stavbe a použité na ďalšie zabudovanie do opevnení okolo mosta. Asfaltové vrstvy budú vyfrézované resp. vybúrané, asfaltový betón s frézovania bude odovzdaný správcovi komunikácie. AB z búrania bude recyklovaný. Búranie asfaltov je súčasťou SO 101.

KONŠTRUKCIA MOSTA

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať zo zosilnenia a obnovy existujúcich konštrukcií. Klenba mosta bude zosilnená novou dobetonávkou. Vybudovaná bude nová vnútorná železobetónová klenba, ktorá bude podopierať existujúcu konštrukciu. Hrúbka novej klenby bude premenlivá vo rozmedzí cca 0,3 – 0,5 m. Svetlosť sa zníži z 6,6 na 5,4 m. Tvar novej klenby bude eliptický. Nová klenba bude podopieraná na rozšírení existujúcich opôr. Tieto budú pri betónované, pričom bude rozšírený (čiastočne) ja základ mosta. Základ bude mať šírku 0,7 m a hĺbku min. 1,0 m, bude vodorovný, pričom základová škára bude odskakovať v závislosti na sklone terénu pod mostom. Samotné opory (dobetonávky) budú votknuté do základu a budú kotvené o pôvodnú spodnú stavbu. Ich výška bude premenlivá. Driek bude zvislý a celé opory budú zo železobetónu. Nová klenba bude mať konštantný vnútorný prierez, pričom rovnako ako pôvodná klenba

bude výškovo odskočená v troch úrovniach. Klenba bude zo železobetónu a bude votknutá do dobetonávok opôr mosta. Šírka klenby bude 5,4 m a výška bude 3,5 m.

Súčasťou návrhu je aj injektáž horninového priestoru za pôvodnou klenbou. Týmto dôjde ku vytvoreniu tesniacej vrstvy, ktorá bude zabraňovať vnikaniu vody na konštrukciu.

Priestor pod mostom je navrhnutý tak, aby bez problémov previedol prietok Q100. Prietok Q100 má na základe vyjadrenia SHMU hodnotu 12,0 m3/s. na prevedenie tohto prietoku je potrebná plocha prierezu minimálne 7,16 m2 (so započítaním prípadného vzdutia). Navrhovaná plocha mostného otvoru má plochu 25,7 m2.

Monolitickou súčasťou klenby sú aj čelné steny. Pri stavbe budú vybudované nové predsadené železobetónové čelné steny. Tieto budú mať hrúbku minimálne 450 mm. Steny budú kotvené do novej klenby, dobetonávok opôr a nových základov. Navyše budú kotvené aj do povodených stien. V korune stien bude vyhotovená monolitická ŽB rímsa s ochranným zábradlím (ochrana pre zamestnancov údržby pri čistení odvodňovacích žľabov).

Krídla mosta: Existujúce krídla sú tvorené masívnymi stenami z kamenného muriva do betónu. Založenie nebolo overené no je pravdepodobne plošné. V rámci stavby budú krídla očistené od vegetácie, základ krídla bude odkopaný a pribetónovaný. Následne bude krídlo preinjektované a kamenné murivo bude preškárované. Podľa potreby bude kameň doplnený a bude obnovený tvar krídiel. V hornej časti bude vybetónovaná monolitická krycia rímsa, ktorá bude krídlo chrániť pred vnikaním vody z vrchu. Nakoniec bude celé krídlo natreté.

LOŽISKÁ A MOSTNÉ ZÁVERY

Nemá.

PRECHODOVÁ OBLASŤ

Most nemá štandardnú prechodovú oblasť. V rámci výstavby komunikácie bude vybúraná kompletne celá vozovka vrátane aktívnej zóny. Zároveň budú pozdĺž komunikácie vybudované strmé vystužené svahy, ktoré budú prechádzať aj v nadnásype mosta.

Všetka vyťažená zemina bude odvezená na skládku a bude nahradená novou veľmi vhodnou zeminou hutnenou po vrstvách max. hrúbky 300 mm. Miera zhutnenia je Id = min. 0,90, prípadne 100% PS. Aktívna zóna pod vozovkou je podľa PD vysypaný štrkodrvinou fr. 0-63 mm hutnenou na min. Id = 0,90. Nadnásyp mosta bude odvodnený drenážnym potrubím DN 160 mm vyvedeným do povrchových odvodňovacích zariadení a ďalej do vodného toku.

ODVODNENIE MOSTA

Most nemá odvodňovače. Odvodnenie bude zabezpečené spolu s odvodnením komunikácie sústavou povrchových žľabov, priekop a podpovrchových drenáží. Všetka zachytená voda bude odvedená povrchovo do vodných recipientov.

BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA

Sú súčasťou komunikácie nad mostom.

ÚPRAVY POD MOSTOM

Je navrhnuté spevnenie lomovým kameňom dna pod mostom, priestoru medzi dnom a krídlami ako aj vybudovanie odvodňovacích žľabov na zvedenie vody pod most.

Existujúce dno pod mostom bude vybúrané pri výstavbe spevnenia opôr mosta. Následne bude priestor opätovne spevnený lomovým kameňom do betónu. Navrhnuté je tvarovanie koryta pod mostom do lichobežníkového tvaru so šírkou dna 2,0 m a hĺbkou 0,5 m. V pozdĺžnom smere bude znížený sklon dna z 15 na 5%, pričom toto sa dosiahne vybudovaním terénnych stupňov Á 5,0 m výšky 0,5 m. Celková dĺžka úpravy dna je 35,5 m. Úprava bude na začiatku a na konci stabilizovaná betónovým základom. Úpravy dna budú zrealizovaný vhodným lomovým kameňom hrúbky 300 mm ukladaným do podkladného betónu hrúbky min. 150 mm. Kameň bude následne vyškárovaný betónom so zahladením povrchu. Použije sa lomový kameň vhodný na vodné stavby (môže sa použiť aj lomový kameň získaný z pôvodnej úpravy dna koryta). Lomový kameň musí byť ukladaný takým spôsobom, aby boli škáry medzi jednotlivými blokmi 20-50 mm, minimálny pôdorysný rozmer kameňa bude 200 mm (v každom smere).

Pri krídlach a ponad čelnú stenu sú navrhnuté sklzy do betónu z tvaroviek TBM 1-60. Navrhnuté je aj opevnenie svahov nad krídlami a pod lávkou na cyklochodníku. Na toto opevnenie bude použitý lomový kameň hrúbky 200 mm ukladaný do betónu hrúbky aspoň 150 mm.

Súčasťou úprav pod mostom je vybudovanie prístupového schodiska pre správcu mosta. Schodisko bude z úrovne cyklochodníka pod most. Navrhnuté je na strane vtoku pri krídle 2L. Šírka schodiska je 0,75 m. Schodisko bude z monolitického betónu.

Presný rozsah úprav pod mostom viď vo výkresovej časti tejto projektovej dokumentácie.

2.1 Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Oznámenie bude realizované v mieste existujúceho objektu. Realizácia stavby si vyžiada krátkodobý dočasný záber pôdy. Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

Vplyvy na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý. Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové. V ochrannom pásme cesty I//66 bude potrebné uskutočniť výrub cestnej a náletovej zelene.

Spotreba vody, energetické a surovinové zdroje

Samotná prevádzka nebude mať nárok na spotrebu 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.

Zdroje vody si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii. Na základe súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody.

Zdroje elektrickej energie si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastne réžií.

Dopravná a iná infraštruktúra

Dopravná sústava širšieho riešeného územia sa skladá z jednotlivých dopravných systémov cestnej, železničnej, leteckej a kombinovanej dopravy.

Cez územie mesta Vysoké Tatry prechádza tranzitná automobilová doprava, najsilnejší dopravný vzťah cesta I/66 je obojsmerne v prepojení Poprad – Tatranská Kotlina – Ždiar – Poľsko. V Tatranskej Lomnici, Spišskej Belej, Kežmarku je vybudovaná autobusová stanica. Železničná a autobusová stanica vyššieho významu sa nachádza v Poprade.

Dopravnú obsluhu územia zabezpečuje trasa diaľnice D1 v smere Žilina – Prešov.

V území (tak národného parku ako aj mimo jeho územia) sa nachádza lesná cestná sieť, ktorá je tvorená lesnými odvoznými cestami a lesnými približovacími cestami s vybudovanými účelovými objektmi (lesné sklady).

Železničná doprava je zastúpená Tatranskými elektrickými železnicami (TEŽ). TEŽ tvoria jednokoľajové úzkorozchodné elektrifikované železničné trate Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso s dĺžkou 29,1 km (trať ŽSR 183) Starý Smokovec – Tatranská Lomnica s dĺžkou 5,9 km (trať ŽSR 184). Úsek železnice zo Starého Smokovca do Tatranskej Lomnice bol otvorený v roku 1911. Celková dĺžka TEŽ je 35,05 km s rozchodom 1000 mm, celkovým prevýšením trate 580 m a maximálnou rýchlosťou jazdy 60 km/hod. Na sieť TEŽ nadväzuje ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso a pozemná lanová dráha Starý Smokovec – Hrebienok, ktoré však nie sú ich súčasťou.

Medzinárodné letisko Poprad -Tatry je najvyššie položeným letiskom pre dopravné lietadlá v strednej Európe - leží vo výške 718 m n. m. Leží v blízkosti turistických centier vo Vysokých a Nízkych Tatrách, Slovenskom raji a Pieninách, ako aj historických miest Spiša a Liptova.

Nároky na pracovné sily

Samotnou prevádzkou navrhovanej činnosti nevzniknú nároky na vytvorenie trvalých pracovných miest.

Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

2.2 Údaje o výstupoch

Hluk a znečistenie ovzdušia

Je predpoklad, že realizáciou navrhovanej činnosti dôjde počas výstavby k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov. Tieto vplyvy sú lokalizované na najbližšie okolie staveniska a na prístupové komunikácie. Ich pôsobenie nepovažujeme za významne, pričom uvedené vplyvy budú časovo obmedzené a budú pôsobiť mimo zastavaného územia obcí. Počas prevádzky sa nepredpokladajú merateľné zmeny vo výstupoch z hľadiska hlukovej záťaže a emisií z dopravy na ceste I/66 oproti súčasnému stavu v danom území.

Vibrácie, žiarenie, teplo a zápach

Počas prevádzky nedôjde k zmene oproti súčasnému stavu. Vibrácie budú vznikať na stavenisku počas výstavby, avšak ich intenzita bude minimálna a bude pôsobiť na

malom priestore, mimo zastavaného územia obcí. Počas realizácie stavebných prac sa, okrem krátkodobých činnosti spojených s kladením asfaltových kobercov na vozovku, nepredpokladajú žiadne iné zdroje zápachu.

Odpadové vody

Pri prevádzke cesty I/66, tak ako aj doteraz vznikajú odpadové vody z povrchového odtoku zo spevnených plôch, ktoré sú prostredníctvom priečnych a pozdĺžnych sklonov odvádzané priamo na terén. Tento stav sa po rekonštrukcii cesty v danom úseku, vrátane rekonštrukcie mosta, nezmení.

Odpady

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch. Zhotoviteľ stavby je povinný nakladať zo stavebnými odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.

Pri realizácii navrhovanej činnosti budú vznikať odpady pri búracích a demolačných prácach. Predpokladá sa vznik nasledujúcich druhov odpadov:

Odpady vznikajúce pri búracích a demolačných prácach (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Č. skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov druhu odpadu:	Kategória:	
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vozoviek		
17 01 01	Betón	O	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	
17 04 05	Železo a oceľ	O	
17 05 04	Zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O	
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	

Materiál z búrania bude recyklovaný pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Vybúrané kovové časti (dilatácie, kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zariadení na zber odpadov. Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov o čom zhotoviteľ predloží investorovi doklad.

Pri samotných stavebných prácach navrhovanej činnosti sa predpokladá vznik nasledovných odpadov.

Odpady vznikajúce pri stavebných prácach (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Druh	Názov	Kategória *
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O

Druh	Názov	Kategória *
08 01 99	odpady inak nešpecifikované	
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 13	odpady zo zvárania	O
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	betón	O
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

Zhotoviteľ stavby ako držiteľ odpadu je podľa zákona povinný počas výstavby vznikajúci odpad zaraďovať podľa Katalógu odpadov, zhromažďovať odpady utriedené podľa druhu a zabezpečiť ich pred znehodnotením, odcudzením. Zároveň je povinný oddelene zhromažďovať nebezpečné odpady podľa ich druhov, označovať ich predpísaným spôsobom a nakladať s nimi v súlade so zákonom. Nebezpečné odpady si vyžadujú osobitné nakladanie. Pri nakladaní s odpadmi je nevyhnutné dodržiavať platnú legislatívu v oblasti odpadov. NO budú skladované v na vyhradenom mieste, ktoré bude zabezpečené proti prípadnému úniku NO do okolitého prostredia. Pre prípad havárie budú na stavenisku k dispozícii umiestnené havarijné prostriedky.

Samotný charakter navrhovanej činnosti nepredpokladá vznik odpadov počas prevádzky. Počas prevádzky môžu vznikať odpady z údržby cesty I/66.

Odpady, ktoré môžu vznikať pri čistení komunikácie (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Katalógové číslo odpadu	**Názov odpadu**	**Kategória**
20 02 01	biologicky rozložiteľný odpad	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O

Iné očakávané vplyvy

Iné ako vyššie uvedené vplyvy sa počas výstavby a prevádzky nepredpokladajú.

Vyvolané investície

Medzi vyvolané investície je možné počítať búracie práce, pri ktorých budú časti existujúceho mosta vybúrané. V rámci búracích prác bude postupne vybúrané na existujúcej konštrukcií zábradlie, rímsy, doska mosta, opory a krídla Búracie práce prebehnú v dvoch etapách.

Materiál z búrania bude odvezený na recykláciu (oprávnenej organizácií). Týka sa to asfaltov, betónov ako aj oceľovej výstuže. Materiál, ktorý nebude možné recyklovať bude odvezený na skládku odpadov.

V rámci rekonštrukcie mosta bude potrebné realizovať terénne úpravy, vyčistenie, úprava a opevnenie koryta potoka, ako aj opevnenie svahov. Všetky plochy, ktoré budú zasiahnuté výstavbou a nebudú zastavané, budú po ukončení prác vyčistené, zrovnané, vysvahované, zahumusované a zatrávnené.

Všetky vyvolané investície, sú riešené v rámci projektovej dokumentácie stavby.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVABNÝMI ČINNOSTIAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITIE LÁTKY A TECHNOLÓGIE

Pripravovaná stavba rekonštrukcie mostného objektu je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého regiónu. Realizáciou stavby nedôjde ku kolízii pripravovaných investícií a tiež nemá vplyv na okolitú zástavbu. Počas výstavby a prevádzky pretrváva riziko vzniku havárií na lokálnej úrovni. Potenciálne riziká poškodenia, alebo ohrozenia životného prostredia sú únik škodlivých látok do prostredia (pôdy a vodných tokov) vplyvom dopravných kolízií, únik kvapalín zo stavebných mechanizmov, nedodržanej technologickej disciplíny a pod.. Tieto úniky môžu spôsobiť dlhotrvajúce znečistenie, alebo zmenu chemizmu povrchových vôd, pôdy ako aj priesak týchto nebezpečných látok do podzemných vôd, čo sa môže prejaviť najmä úhynom niektorých druhov fauny a flóry. V prípade havárií sa uskutoční likvidácia zachytených ropných látok záchrannými zložkami po príchode na miesto havárie, v zmysle existujúcich postupov upravených príslušnými právnymi predpismi a ekologickými normami. Pri dodržaní všetkých prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov a tiež dodržiavaním technologickej disciplíny, pravidelnej kontroly technického stavu mechanizmov a pod. nie je reálny predpoklad vzniku havárie s negatívnym vplyvom na životné prostredie.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITÝCH PREDPISOV

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov bude vydané podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Jedná sa o stavbu lokálneho významu bez presahu za štátne hranice Slovenskej Republiky.

6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

Vzhľadom na rozsah a charakter navrhovaných zmien rekonštrukcie mosta, nevyhnutná úprava cesty sú informácie o súčasnom stave životného prostredia spracované primerane pre potreby základného posúdenia. Informácie o zložkách životného prostredia pri, pri ktorých je predpoklad žiadneho resp. minimálneho ovplyvnenia sú uvádzane iba v základných charakteristikách.

Geomorfologické pomery a geologické pomery

Dotknuté územie sa nachádza na JV úpätí Vysokých Tatier. Samotné Tatry predstavujú vysoko vyzdvihnutú kryhu hrásťového typu, lemovanú sedimentmi vnútrokarpatského paleogénu. V najvyšších častiach dotknutého územia sú zastúpené biotické granitoidy až tonalidy kryštalinika s prechodom do muskoviticko-biotických granodioritov vysokohorského typu.

V rámci geomorfologického členenia patrí dotknuté územie do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútorné Západné Karpaty, Fatransko-tatranskej oblasti, celku Tatry, podcelku Východné Tatry, časti Belianske Tatry. Územie tvorí vysočinový podhôlny reliéf na svahoch pohoria, ktorý v najvyšších polohách prechádza do veľhorského hôlneho, glaciálno-hôlneho až glaciálneho reliéfu a v údolí Bielej prechádza do vrchoviny. Zastúpené sú pozitívne morfoštruktúry hrastí a klinových hrastí jadrových pohorí.

Klimatické podmienky a ovzdušie

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklímy. Táto činnosť vzhľadom na svoj charakter nebude mať žiadny vplyv. Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Prírastok emisií z automobilovej dopravy v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom.

Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Na kvalitu ovzdušia v období počas výstavby, bude vplývať aj zvýšená prašnosť, ktorá bude spôsobené demolačnými a búracím prácami jestvujúceho mostu, ako aj prašnosťou počas výstavby nového mostu. Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Hydrologické pomery

Vodné toky

Horstvo je priečne situované voči severozápadnému vzdušnému prúdeniu, ktoré prináša do oblasti Tatier najvýdatnejšie zrážky. Preto Západné a Vysoké Tatry sú zrážkove najbohatšie územia Slovenska. Dostatok zrážok, dlhé obdobie so snehovou pokrývkou, akumulačný vplyv jazier, morén, sutín a lesa podmieňujú, že územie Tatier je v rámci Slovenska oblasťou s najvyššími a najvyrovnanejšími odtokmi.

Z hľadiska hydrologických pomerov je dotknuté územie odvodňované riekou Biela, ktorá je prítokom Popradu. Rieka Poprad patrí do zbernej oblasti Visly.

Rieka Poprad má prevažnú časť svojho povodia na slovenskom území. Vzniká vo Vysokých Tatrách ako sútok Hincovho potoka a Krupej, vytekajúcej z Popradského plesa. Z vysokých Tatier a Belianskych Tatier priberá početné kratšie ale výdatné prítoky, ako napriklad Velický potok, Biela a ďalšie.

Podzemné vody

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora.

V posudzovanom území nie sú znečistené.

Pôdne pomery

V širšom území sú charakteristické kyslé až výrazne kyslé kambizeme (oligobázické), prevládajú kambizeme podzolové, sprievodné podzoly kambizemné a rankre; zo zvetralých kyslých hornín. Smerom do svahov pohoria prechádzajú do rendzín kambizemných a organogénnych so sprievodnými rendzinami litozemnými; zo zvetralín pevných karbonátových hornín. Pôdy sú hlinité, bez skeletu so strednou priepustnosťou a strednou až veľkou retenčnou schopnosťou. Podľa pôdno-ekologickej rajonizácie Slovenska ide o podoblasť vyšších pohorí s najnižším produkčným potenciálom pôd.

Rastlinstvo a živočíšstvo

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia Slovenska záujmové územie patrí do oblasti západokarpatskej kveteny (Carpaticum occidentale) a zasahuje do troch obvodov. Západná vetva v okolí Tatranskej Kotliny až Kežmarských Žliab zasahuje do obvodu flóry vysokých (centrálnych) Karpát (Eucarpaticum), okresu Tatry a podokresov Vysoké a Belianske Tatry. Severná vetva v oblasti Javoriny a Podspád zasahuje do obvodu východobeskydskej flóry (Beschidicum occidentale), okresu Spišské vrchy. Južná vetva zasahuje do obvodu flóry vnútrokarpatských kotlín (Intracarpaticum), okresu Podtatranské kotliny a podokresu Spišské kotliny.

Potenciálna prirodzená vegetácia

Potenciálna prirodzená vegetácia je vegetáciou, ktorá by za daných klimatických, pôdnych a hydrologických podmienok vyvinula na určitom biotope bez vplyvu ľudských aktivít. Súčasná rekonštruovaná prirodzená vegetácia je teda predpokladanou vegetáciou, ktorá by pokrývala určité miesto bez vplyvu ľudskej činnosti počas historického obdobia.

Prirodzenú vegetáciu riešeného územia tvoria nasledovné jednotky: Lužné lesy podhorské a horské v alúviu rieky Poprad a jej prítokov, jedľové a jedľovo-smrekové lesy (Abietenion, Vaccinio-Abietenion) v predhorí, na ktoré okrajovo nadväzujú smrekové lesy čučoriedkové (Eu Vaccinio-Piceenion).

V priestore medzi Spišskou Belou a Šarpancom sú to intenzívne obhospodárované polia. Pôvodné lužné lesy sa zachovali v alúviu rieky Poprad a jej prítokov, zachované sú jedľové a jedľovosmrekové lesy. Rašelinné spoločenstvá sa zachovali v okolí Šarpanca a Podspád. Rozsiahlejšie lúčnespoločenstvá sú v oblasti Ždiaru, menšie lúčky sú v lesnom ekosystéme v okolí Podspád. Spoločenstvá lomov sú v okolí Tatranskej Kotliny, ruderálne spoločenstvá sprevádzajú cestné komunikácie.

Z druhov európskeho významu v širšom území sa vyskytujú nasledovné druhy: Scapania massalongoi (pečeňovka), Buxbaumia viridis, Meesia longiseta, Tortella rigens (machy), Cypripedium calceolus a Ligularia sibirica (cievnaté rastliny).

Mozaikovitá štruktúra krajiny, kde sa striedajú skalné hrebene, hôľne chrbáty, kosodrevinové porasty, lesy, pasienky, polia, remízky, vodné toky s pobrežnou krovitou stromovou vegetáciou atď. podmienila vznik charakteristických a typických zoocenóz v predmetnom území. Rastlinné spoločenstvá, klíma, geologické podložie, geografická poloha a činnosť človeka (antropogénny faktor) mali rozhodujúci význam pri formovaní živočíšnej zložky tohto územia resp. tejto oblasti. Na základe zoogeografického členenia paleoarktu pre terestrický biocyklus fauna riešeného územia prináleží do podkarpatského úseku provincie listnatých lesov eurosibírskej podoblasti paleoarktickej oblasti, z hľadiska členenia pre limnický biocyklus patrí územie do hornovážskeho okresu severopontického úseku pontokaspickej provincie euromediteránnej podoblasti paleoarktickej oblasti. Živočíšne spoločenstvá majú charakter západokarpatskej podhorskej a horskej fauny. V širšom riešenom území sa uplatňujú druhy od nížinných až po horské druhy, od prvkov chladnomilných až po výrazne teplomilné druhy.

Chránené územia a ochranné pásma

Cesta I/66 v danom úseku tvorí hranicu Tatranského národného parku. Časť západne od cesty je súčasťou národného parku, územia európskeho Významu SKUEV0307 Tatry a chráneného vtáčieho územia SKCHVU030 Tatry. Platí tu zmysle výnosu MŽP SR 3. stupeň ochrany. Územie východne od cesty spadá do ochranného pásma TANAP-u a zároveň do územia prírodnej rezervácie Pálenica. V zmysle výnosu MŽP SR tu platí 3. stupeň ochrany. Samotná komunikácia sa nachádza v priestore ochranného pásma PR Pálenica, ktoré siaha do vzdialenosti 100 m smerom von od hranice rezervácie, a platí v ňom 3. stupeň ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. Mostný objekt tu prevádza cestu I/66 ponad občasný vodný tok vytekajúci z Čiernej doliny, ktorý je zavodnený najmä v období topenia snehu alebo po daždi. V tom čase sa jedná o
pomerne prudký horský tok. Sklony dna potoku nad mostom dosahujú viac ako 30 %, pod mostom je priemerný sklon dna potoka 15 %. Tok je zahĺbený v kamenistom koryte, ktorého brehy sú strmé a len ťažko prístupne. Šírka dna koryta je premenlivá od cca 3 do cca 6 m. Dno je pod mostom vyložené lomovým kameňom.

Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Táto je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v hierarchických úrovniach: provincionálnej, nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni. Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvalé udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu.

V širšom území bolo vyčlenených viacero biocentier a biokoridorov biosférického, nadregionálneho, regionálneho ale aj lokálneho významu:

Biocentrá

I. biocentrum biosférického významu Tatry (Belianske, Vysoké, Západné)

II. biocentrum nadregionálneho významu Pálenica

III. biocentrum nadregionálneho významu Mokriny

IV. biocentrum nadregionálneho významu Mraznica
V. biocentrum regionálneho významu Hrádok
VI. biocentrum regionálneho významu Machy
VII. biocentrum lokálneho významu Jedlina
VIII. biocentrum lokálneho významu Prameniště
IX. biocentrum lokálneho významu Poš
X. biocentrum lokálneho významu Surovec

Biokoridory
I. biokoridor nadregionálneho významu Spišská Magura - Pálenica
II. biokoridor nadregionálneho významu Spálený vrch - Poprad (Veľký Šum) - Lósy - Čierna
III. biokoridor nadregionálneho významu Veľká Pálenica - Machy - Belá - Brezinka
IV. biokoridor regionálneho významu Pálenica - Mokriny - Mraznica - Machy
V. biokoridor regionálneho významu Biela
VI. biokoridor regionálneho významu Kežmarská Biela voda
VII. biokoridor regionálneho významu Rakytovec - Biely Váh - Slamenná
VIII. biokoridor lokálneho významu Prameniště - Skalnatý potok
IX. biokoridor lokálneho významu Studený potok - Poš - Skalný potok
X. biokoridor lokálneho významu Slavkovský potok - Štiavnik
XI. biokoridor lokálneho významu Surovec - Beliansky potok

Pri navrhovaní akejkoľvek činnosti je potrebné zachovať štruktúru a funkcie jednotlivých prvkov ÚSES, hlavne nezaberať lokality biocentier a obmedzovať funkčnosť biokoridorov.

Krajinná štruktúra a scenéria krajiny

Súčasná krajinná štruktúra v dotknutom území predstavuje komplex veľhornatín na kyslých horninách s prevahou holín. Krajina v okolí sídla je výrazne ovplyvnená osídlením a činnosťou človeka. Prevláda druhotná krajinná štruktúra (pasienky a lúky, v malej miere aj orná pôda, sekundárne lesy, t. č. prevažujúce holiny a rúbaniská, urbanizované plochy sídla a rekreačných priestorov), primárne štruktúry sú zastúpené vo forme pramenísk, vodných tokov a ich brehovej vegetácie. Smerom do vyšších polôh Belianskych Tatier pribúdajú primárne prvky prirodzených lesov, kosodreviny, alpínskych lúk, skál a mokradí. Na druhej strane údolia nadväzujú podhorské až horské polohy Spišskej Magury s prevahou lúk a druhotných lesných komplexov. V území prevládajú prvky s vyšším stupňom stability - lesy, trvalé trávne porasty, vodné toky, brehová a nelesná vegetácia. K menej stabilným štruktúram patria lesné holiny, k nestabilným zastavané a urbanizované plochy.

Lokalita je súčasťou širšieho priestoru, ktorý je vizuálne vysoko kvalitný. Výraznú scenériu vytvára panoráma hrebeňa Belianskych Tatier. Pozitívne ovplyvňuje krajinný obraz aj historická krajinná štruktúra na svahoch Spišskej Magury, podhorská vidiecka krajina s pestrou štruktúrou a prvkami tradičného osídlenia a hospodárenia. Negatívnym prvkom je výskyt rozsiahlych holín po ťažbe dreva na svahoch Belianskych Tatier.

Sídla a obyvateľstvo

Mesto Vysoké Tatry má 3838 obyvateľov, sídlo tvorí 15 samostatných osád spojených Cestou slobody (cesta II/537 a v oblasti od Tatranskej Kotliny po Tatranskú Javorinu cesta I/66), prevažuje funkcia rekreačná a kúpeľná. Je súčasťou osídlenia južného úpätia rovnomenného pohoria, ktorého hlavným ,špecifickým, zameraním je

cestovný ruch, rekreačný i vrcholový šport. Zo severu je limitované hrebeňom Vysokých Tatier a chráneným územím prírody európskeho významu (NATURA 2000) a preto všetky jeho dopravno – sídelné väzby sú orientované smerom južným. Mesto leží v Prešovskom kraji, jeho katastrálne územie hraničí na severe s Poľskou republikou a na západe so Žilinským krajom.

Tatranská Kotlina, je najnižšie položenou mestskou časťou. Ťažiskovým zariadením mestskej časti, ktorá leží po oboch stranách cesty I/66 a po oboch stranách potoka Biela je Sanatórium Tatranská Kotlina. Ďalej sú tu vybudované byty pre zamestnancov sanatória, v menšom rozsahu sú tu aj zariadenia cestovného ruchu. V lokalite pod cestou I/66 a v lokalite Stará Kotlina sú vybudované rodinné domy. Z mestskej časti je sprístupnená Belianska jaskyňa, ktorá je hlavnou turistickou atrakciou.

Zdravotný stav obyvateľstva v danej oblasti nebol podrobnejšie skúmaný, nakoľko zmena navrhovanej činnosti nemá žiaden priamy, resp. nepriamy vplyv na zdravie ľudí.

Rekreácia a cestovný ruch

Cestovný ruch vo Vysokých Tatrách sa vyznačuje rozvinutým stupňom rozvoja a sústreďuje sa pozdĺž Cesty slobody, ktorá je súčasne osou Mesta Vysoké Tatry. Začal sa rozvíjať najmä po skončení 1. svetovej vojny. Spolu s kúpeľníctvom je jediným zdrojom pracovných príležitostí ľudí, ktorí vo Vysokých Tatrách žijú. Vďaka tomu, že kúpeľné osady v minulosti slúžili najmä solventnejším a aj dnes napriek kvalite služieb predstavujú vyššie finančné nároky, začali sa na cestovný ruch preorientovávať aj podhorské obce, často však bez ucelenej koncepcie riešenia v rámci územných plánov. Ťažiskovým strediskom CR severne od Belianskych Tatier je práve rázovitá obec Ždiar, s prechodom do Jezerska za hrebeňom Spišskej Magury a turistické základne Podspády, Javorina a hraničná Lysá Poľana ako východisko pre tatranské vysokohorské túry. Veľký potenciál má aj obec Lendak. Zo spomínaných obcí je najlepšie rozvinutým horské rekreačné stredisko s letným aj zimným využitím – obec Ždiar. Turistický záujem o Ždiar nastal najmä koncom 20 – tých rokov minulého storočia, vďaka jeho polohe a zachovalej architektúre a tradíciami. Uprednostňovali ho najmä turisti z Čiech a Moravy. V lete poskytuje najmä turistiku napr. náučný chodník Monkova dolina (Kopské sedlo), Spišskú Maguru (Osturňa, Malá a Veľká Franková), v zime lyžiarske strediská: Strednica, Bachledova dolina, Strachan, súkromné vleky.

Kultúrne pamiatky

V meste Vysoké Tatry, konkrétne v mestských častiach: Dolný Smokovec, Nový Smokovec, Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Lomnica, Tatranské Matliare, Tatranské Zruby a Vyšné Hágy a tiež v Tatranskej Lomnici sú viaceré liečebné objekty, zotavovne, sanatóriá, obytné objekty — vily, ale aj sakrálna architektúra (kostoly), pamiatky histórie (pomníky, pamätné tabule) a technické pamiatky (lanovky) hodné pamiatkovej ochrany, chránené v rámci pamiatkovej zóny vyhlásenej v r. 1992.

Archeologické náleziská a paleontologické náleziská

Priamo v záujmovom území sa nenachádzajú nijaké archeologické náleziská ani paleontologické náleziská ani iné významné geologické lokality.

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

Vplyvy na horninové prostredie

Počas výstavby

Zemné práce pri úprave cestného telesa a rekonštrukcii mostného objektu, vzhľadom na geologické pomery a minimálny zásah do horninového podložia, sa negatívne ovplyvnenie horninového prostredia neočakáva. Možné negatívne ovplyvnenie horninového prostredia súvisí iba s rizikom prípadnej havárie (úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov). Toto riziko je možné eliminovať pravidelnou kontrolou stavu mechanizmov a dodržiavaním všeobecne platných technologických a organizačných opatrení. Významnosť vplyvu v prípade havarijnej situácie nie je možné predvídať.

Počas prevádzky

Bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf a to najmä v porovnaní so súčasným stavom.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Samotná prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na podzemné vody. V etape prevádzky môže riziko znečistenia podzemných vôd vzniknúť len pri haváriách motorových vozidiel.

Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd, môže nastať počas stavebných a búracích prác, potenciálne riziko predstavujú zemné práce a únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať podzemnú vodu.

Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody ako zanedbateľný.

Mostný objekt prevádza cestu I/66 ponad miestny potok. Ohrozenie kvality povrchovej vody znečisťujúcimi látkami môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Počas stavebných a demolačných prác bude voda dočasne znečistená zvýšenou prašnosťou a odplavovaním bahnitých častí počas prác v koryte potoka.

Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na povrchové vody ako negatívny, s krátkodobým vplyvom.

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby

Je predpoklad, že realizáciou navrhovanej činnosti, dôjde počas výstavby k dočasnému zvýšeniu znečistenia ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v riešenom území. Tieto vplyvy sú lokalizovane na najbližšie okolie staveniska a nepovažujeme ich za významné, pričom uvedene vplyvy budú časovo obmedzené na obdobie výstavby a budú pôsobiť mimo zastavaných území obcí.

Počas prevádzky

V súvislosti s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nevznikne v danom území žiadny nový zdroj znečisťovania ovzdušia. Pomery v území budú rovnaké ako pred zmenou navrhovanej činnosti.

Vplyvy na hlukové pomery v území

Počas výstavby

Dôjde k zvýšeniu hlukovej záťaže zo stavebných mechanizmov a z pohybu nákladnej dopravy smerujúcej na stavenisko alebo z neho. Hluk v okolí zemných strojov v prevádzke 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, ktoré budú pôsobiť kumulatívne z jestvujúcim hlukom z dopravy na ceste I/66. Tieto vplyvy sú lokalizovane na najbližšie okolie staveniska a nepovažujeme ich za významné, pričom uvedene vplyvy budú časovo obmedzené na obdobie výstavby a budú pôsobiť mimo zastavaných území obcí.

Počas prevádzky

V súvislosti so zmenou navrhovanej činnosti sa hlukové pomery v území nezmenia.

Vplyvy na pôdu

Oznámenie bude realizované v mieste existujúceho objektu. Realizácia stavby si vyžiada krátkodobý dočasný záber pôdy. Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

Vplyvy na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý. Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Demolačné a stavebné práce budú mať mierne negatívny vplyv na vodnú faunu, prejavia sa najmä rušením počas demolačných a stavebných prác. K samotnému prerušeniu toku miestneho potoka nedôjde, takže sa nepredpokladá významné ohrozenie vodných živočíchov. Ovplyvnenie toku potoka môže dôjsť počas čistenia a úpravy koryta potoka. Vplyv do prírodného prostredia počas výstavby súvisí aj s trvalý a dočasným záberom plôch cestného pozemku cesty I/66.

Pre potreby rekonštrukcie mostného objektu a cestného telesa cesty I/66 bude potrebný výrub stromov a krov (celkovo sa jedná o 186 stromov meraných podľa obvodu (s obvodom viac ako 10 cm vo výške 130 cm resp. pod vetvením), 583 stromov meraných na základe výšky (do obvodu 10 cm) a 14 skupín krov (cca 60 m2)) a výrub sa bude konzultovať so správou TANAP.

Dreviny v blízkosti stavby, ktoré nie sú určené na výrub, je potrebné ochrániť pred mechanickým poškodením. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie a jednotlivé postupy prevencie a ošetrenia dotknutých drevín sú popísané v norme STN 83 7010 Ochrana prírody. Výrub bude vykonaný mimo vegetačné a hniezdne obdobie.

Demolačné a realizačné práce, budú krátkodobo rušivo pôsobiť na živočíchy, ktoré žijú v tesnom okolí navrhovanej činnosti. Po ukončení demolačných a stavebných prác sa stav prostredia vráti do pôvodného režimu.

Realizáciou stavby nedôjde k významnému zániku pôvodných rastlinných spoločenstiev dotknutej lokality. Vzhľadom na rozsah a lokalizáciu zámeru ostanú významné biotopy v okolitom širšom území nedotknuté.

Vplyvy na chránené územia, krajinnú štruktúru, scenériu a prvky ÚSES

Navrhovanou činnosťou sa nezmení štruktúra, využívanie krajiny ani krajinných obraz, nakoľko navrhovanou činnosťou sa zrekonštruuje exitujúci mostný objekt ponad miestny potok. Krajinný obraz v dotknutom území sa nezmení. Územie, ktoré ovplyvní stavebná a súvisiaca činnosť, budú po ukončení prác uvedené do pôvodného stavu. Táto činnosť vzhľadom na svoj charakter nebude mať žiadny vplyv.

Pri zrealizovaní posudzovanej stavby sa neočakáva významný vplyv na chránené územia európskeho významu, prvky ÚSES.

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby

Doprava sa bude riadiť prenosným dopravným značením po ceste I/66. Celá stavba mosta bude realizovaná v dvoch etapách. Pred začatím búracích prác na mostnom objekte bude nutné rozšíriť cestu I/66 tak aby bolo možné realizovať rekonštrukcia mosta po polovičkách. Zhotoviteľ musí pred začatím výstavby vypracovať podrobný harmonogram so základnými míľnikmi stavby, ktorý odsúhlasí stavebný a autorský dozor. Tento harmonogram musí byť skoordinovaný aj s ostatnými stavebnými objektami. Premávka bude dopravným značením presmerovaná do jedného jazdného pruhu. Rýchlosť bude v čase výstavby v mieste objektu znížená.

Počas prevádzky

Odstránenie havarijného stavu mosta a dlhodobé zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky a zlepšenie dopravno-technických parametrov cesty I/66 má pozitívny vplyv.

Vplyv na obyvateľstvo a sídla

Počas výstavby

Predpokladá sa, že počas výstavby dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a miernemu znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov a stavebnej činnosti v stavbou dotknutom území. Tieto vplyvy sú lokalizovane na stavenisko, mimo zástavby obcí a neovplyvnia obytné prostredie v okolí stavby. Priamo budú dotknutí ľudia, ktorí využívajú cestu I/66 v danom úseku a to miernym zhoršením komfortu pri jazde vyvolaným spomalením dopravy. Celkovo je možné vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby hodnotiť ako mierne negatívny. Ovplyvnenie priemyselnej výroby a nevýrobných činností sa nepredpokladá.

Počas prevádzky

Po ukončení stavebných prác a spustenie nového mosta s nadväznými komunikáciami do prevádzky sa prejavia dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti dopravy na ceste I/66.

Vplyvy na kultúrno- historické pamiatky a archeologické náleziská

Bez vplyvu.

Rekreácia a cestovný ruch

Počas výstavby

Priamo budú dotknutí ľudia, ktorí využívajú cestu I/66 v danom úseku a to miernym zhoršením komfortu pri jazde vyvolaným spomalením dopravy. Celkovo je možné vplyvy počas výstavby hodnotiť ako s čiastočne negatívnym vplyvom.

Počas prevádzky

Bez vplyvu

Iné vplyvy

Po odstránení staveniska budú všetky plochy vyčistené od stavebných odpadov a zbytkov materiálov. Plochy budú následne zarovnané, budú zahumusované a uvedené do pôvodného stavu.

Iné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Zhrnutie očakávaného pôsobenia vplyvov

V nasledujúcej tabuľke uvádzame charakteristiku očakávaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti.

Vplyv na zložky životného prostredia	Vplyv počas výstavby	Vplyv počas prevádzky
Flóra, Fauna a Biotopy	mierne negatívny	porovnateľný s aktuálnym stavom
Hluk	mierne negatívny	porovnateľný s aktuálnym stavom
Ovzdušie	miene negatívny	porovnateľný s aktuálnym stavom
Pôda	mierne negatívny	nemenný s aktuálnym stavom
Voda	mierne negatívny	nemenný s aktuálnym stavom
Horninové prostredie	bez vplyvu	nemenný s aktuálnym stavom
ÚSES	bez vplyvu	nemenný s aktuálnym stavom
Scenéria krajiny	bez vplyvu	nemenný s aktuálnym stavom
Chránené územia	bez vplyvu	nemenný s aktuálnym stavom
Kultúrne pamiatky	bez vplyvu	bez vplyvu
Doprava	miene negatívny	pozitívny vplyv
Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo	mierne negatívny	bez vplyvu
Rekreácia a cestovný ruch	bez vplyvu	bez vplyvu
Obyvateľstvo	mierne negatívny	pozitívny vplyv
Pracovné príležitosti	bez vplyvu	bez vplyvu

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Účelom navrhovanej činnosti je odstránenie bodovej závady ktorú predstavuje poškodený mostný objekt a komunikácia. Tento cieľ bude dosiahnutý rekonštrukciou mostného objektu a nevyhnutným rozšírením cesty I/66. Únosnosť mosta bude následne zvýšená a jeho životnosť bude predĺžená.

Účelom stavby je aj zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky v danom bode. Toto bude dosiahnuté osadením nových bezpečnostných zariadení a rekonštrukciou a rozšírením krajníc cesty.

Všetky navrhované práce boli projektované s čo možno maximálnym ohľadom na ochranu životného prostredia a prírody, tak aby bol zásah do okolia čo najmenší. Určitý zásah však bol nevyhnutný, nakoľko bolo potrebné rekonštruovať korunu komunikácie a jej odvodnenie. Aj tu bol návrh spracovaný tak, aby bol zásah do prírody čo možno najmenší.

Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/66 na jej vozovke a na cestných pozemkoch v blízkosti stavby. Projektant predpokladá, že väčšina materiálu bude na stavbu dovážaná a zo stavby odvážaná priebežne.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti – projektová dokumentácia DSP/DRS, Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie (príloha na CD v dokladovej časti)

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

V Žiline, dňa .....

VIII. MENO PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Za spracovateľa:

Ing. Lukáš Rolko
doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.,
odborne spôsobilá osoba zapísaná pod č.136/96-OPV



IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZASTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
Ing. Maroš Kačala
riaditeľ SSC IVSC Košice

Literatúra a použité podklady

Ako podklady pri spracovaní oznámenia boli použité tieto hlavné materiály:

- Projektová dokumentácia „I/66 – 075 Tatranská Kotlina“, DAQE Slovakia s.r.o.,
- Územný plán veľkého územného celku Prešovského kraja v platnom znení,
- Územný plán Mesta Vysoké Tatry v znení neskorších Zmien a doplnkov,
- Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, 2002
- Mazúr E., Lukniš M.: Geomorfologické jednotky 1:500 000, Atlas SSR, SAV, 1980
- Európsky významné biotopy ma Slovensku, ŠOP SR Banská Bystrica
- Katalóg biotopov Slovenska, Daphne, 2002
- Midriak, R.: Ekologické vplyvy hospodárenia v lese na krajinu. (Prípadová štúdia z Čergova). Technická univerzita Zvolen, Zvolen
- Futák J., 1975: Fytogeografické členenie tatranského národného parku a jeho vzťahy k iným pohoriam. Zborník prác o Tatranskom národnom parku
- Kolektív autorov, 2004 : Hydrologická ročenka podzemné vody 2003. SHMÚ Bratislava.
- Kolektív autorov 2010: hydrologická ročenka atmosférických zrážok 2010. SHMU BA
- Hraško, J., A KOL., 1993: Pôdna mapa Slovenska .
- Hrnčiarová, T. red. 2002. Atlas krajiny Slovenskej republiky. 1. vyd. Bratislava : MŢP SR; Banská Bystrica : SAŢP, 2002.
- Mazúr, E., Lukniš, M., 1980. Regionálne geomorfologické členenie, mapa 1 : 50 000, vyd. Geografický ústav SAV Bratislava.
- Rapant, S., Vrana, K., Bodiš, D., 1996: Geochemický atlas Slovenska – Podzemné vody, GS SR, MŢP SR., Bratislava, Veda
- www.sopsr.sk
- www.sazp.sk
- www.vysoketatry.sk
- www.vupop.sk/
- www.enviro.gov.sk
- www.enviroportal.sk,
- https://zbgis.skgeodesy.sk/

Legislatíva:

- Zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- Zákon 146/2023 Z.z. o ochrane ovzdušia a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR 250/2023 o kvalite ovzdušia,
- Zákon 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) v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška 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

- Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov,
- Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov