



Mesto Vysoké Tatry

Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry

HORSKÝ DOPRAVNÝ INTEGROVANÝ TERMINÁL TATRANSKÁ LOMNICA



OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Vypracované na účely 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

Vypracoval:

Ing. Jaroslav Cehula

EKOS - Ekologické služby, Poprad

Tel: 0903626123

E – mail: cehula@ekospoprad.sk

Máj 2026

OBSAH:

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	4
1. Názov.....	4
2. Identifikačné číslo	4
3. Sídlo	4
4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	4
5. Kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej je možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	4
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	5
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti	5
2. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti	5
3. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch.....	6
4. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami a riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.	28
5. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.	29
6. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.	29
7. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.....	29
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH.	42
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE.....	56
1. Navrhovateľ	56
2. Názov zmeny navrhovanej činnosti	56
3. Umiestnenie.....	56
4. Účel a predpokladané vplyvy	56
VI. PRÍLOHY	59
VII. DÁTUM SPRACOVANIA.....	59
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA	59
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	59

ÚVOD

Územie mesta Vysoké Tatry má z hľadiska dopravy osobitý charakter. Intenzitu automobilovej dopravy na jeho území neovplyvňujú iba potreby trvalo bývajúcich obyvateľov, ale je významne ovplyvňovaná najmä sezónnou návštevnosťou viazanou na cestovný ruch. Táto skutočnosť sa výrazne prejavuje aj v Tatranskej Lomnici, kde dochádza ku koncentrácii vozidiel návštevníkov smerujúcich k turistickým, rekreačným a iným dopravným cieľom. Dôsledkom je kapacitné a prevádzkové zaťaženie existujúcej dopravnej infraštruktúry, najmä parkovacích plôch, miestnych komunikácií a priestorov nadväzujúcich na verejnú dopravu. Prejavuje sa tiež zvýšený tlak na verejný priestor v Tatranskej Lomnici a jej širšom okolí. Územný plán mesta preto zdôrazňuje potrebu minimalizovať pohyb motorových vozidiel v území, riešiť statickú dopravu vhodne lokalizovanými parkovacími plochami a podporovať princíp „zaparkuj a použi hromadnú dopravu“.

Navrhovaný projekt Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica rieši modernizáciu existujúcej autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a existujúceho záchytného parkoviska v lokalite bývalého Eurocampu, resp. historického parkoviska Šport Camp, a jeho dopravné prepojenie s autobusovou a železničnou dopravou. Súčasťou riešenia je aj úprava parkovacích plôch, autobusových zastávok, chodníkov, verejného osvetlenia, informačných prvkov a dopravného značenia.

Účelom navrhovaného riešenia je zachytiť časť individuálnej automobilovej dopravy pod Tatranskou Lomnicou, zlepšiť organizáciu parkovania a vytvoriť bezpečný prestup na verejnú dopravu. Projekt má prispieť k obmedzeniu pohybu vozidiel v citlivých častiach Vysokých Tatier a k udržateľnejšiemu dopravnému režimu v oblasti Tatranskej Lomnice.

I. Údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Mesto Vysoké Tatry

2. Identifikačné číslo

00 326 585

3. Sídlo

Mestský úrad Vysoké Tatry
Starý Smokovec 18001,
062 01 Vysoké Tatry

4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Jozef Štefaňák – primátor mesta
Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry
tel.: +421 (0) 52 4780418
email: primator@vysoketatry.sk

5. Kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej je možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

Za navrhovateľa:

Ing. Juraj Ganzarčík
Prednosta MsÚ
Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry
tel.: +421 (0) 52 4780433
email: juraj.ganzarcik@vysoketatry.sk

Za spracovateľa oznámenia:

Ing. Jaroslav Cehula
EKOS – Ekologické služby
Karpatská 3314/7, 058 01 Poprad
tel. 052/7728840, mobil: 0903 626123
e-mail: cehula@ekospoprad.sk

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

HORSKÝ DOPRAVNÝ INTEGROVANÝ TERMINÁL TATRANSKÁ LOMNICA

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

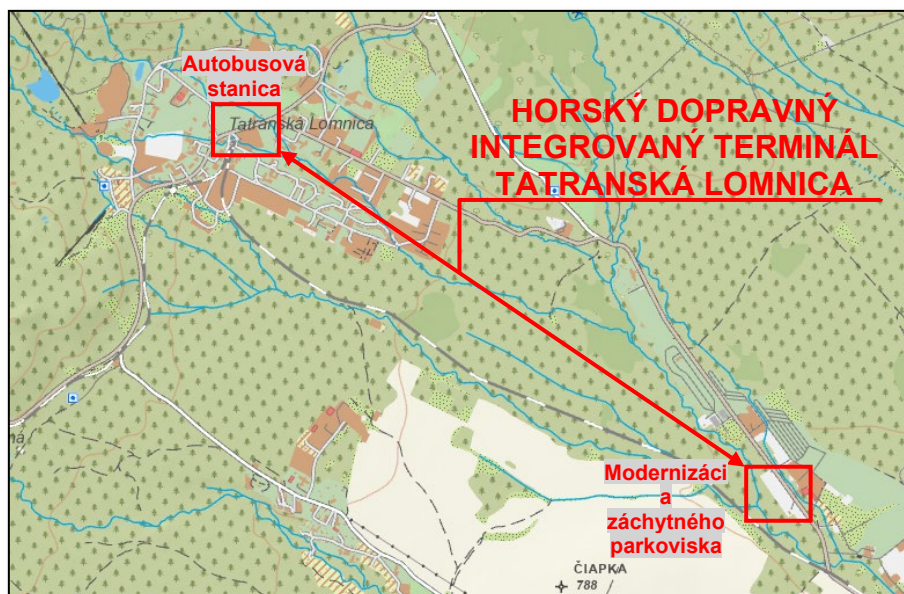
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Navrhovaná zmena sa bude realizovať v zastavanom území mesta Vysoké Tatry, v jeho mestskej časti Tatranská Lomnica.

Umiestnenie:

Kraj:	Prešovský
Okres:	Poprad
Obec:	Vysoké Tatry
Katastrálne územie:	Tatranská Lomnica
Parcelné číslo:	KN-C 233/1 (zastavaná plocha a nádvorie), 233/16 (zastavaná plocha a nádvorie), 233/2 (ostatná plocha) a 4409/52(ostatná plocha)

2. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti



Obr.1 Mapa širšieho územia s vyznačením lokality navrhovanej zmeny

3. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

SÚČASNÝ STAV:

Súčasný dopravno-prevádzkové riešenie autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici vykazuje viaceré funkčné nedostatky, najmä z hľadiska oddelenia funkcií autobusovej dopravy, parkovania a pešieho pohybu. Zároveň autobusová stanica už neplní v dostatočnej miere funkciu moderného prestupného dopravného uzla. Priestor jestvujúcej autobusovej stanice tvorí prevažne rozsiahla asfaltová plocha, ktorá sa využíva súčasne ako komunikácia, manipulačný priestor a parkovacia plocha. Autobusová vybavenosť je obmedzená len na jednoduchý objekt autobusovej zastávky drevenej konštrukcie, ktorý nemá charakter plnohodnotnej autobusovej stanice. Objekt sa nachádza na parcele č. 233/9, nemá pridelené súpisné číslo a nie je zapísaný v katastri nehnuteľností. Podľa evidencie Mestského úradu Vysoké Tatry je v súčasnosti v areáli autobusovej stanice 59 parkovacích miest pre osobné motorové vozidlá, z toho 2 miesta sú určené pre osoby s ťažkým zdravotným postihnutím a 2 miesta sú pri nabíjacej stanici pre elektromobily. Samostatne je v areáli evidovaných 5 miest pre autobusy. V juhovýchodnej časti parkoviska sa nachádza aj nabíjacia stanica a 2 parkovacie miesta určené pre parkovanie elektromobilov počas doby nabíjania.

Existujúce záchytné parkovisko na parcele č. 4409/52 plní v súčasnosti opätovne parkovaciu funkciu. Od roku 2023 tu VÚC Prešov v spolupráci s mestom Vysoké Tatry prevádzkuje v lete pravidelnú kyvadlovú autobusovú dopravu od areálu bývalého Eurocampu na autobusovú stanicu v Tatranskej Lomnici, kde je možný prestup na iné linky prímestskej autobusovej dopravy, vlaky a tatranské električky a ďalej na zastávky Tatranské Matliare a Biela voda.

Pozemok záchytného parkoviska má rovinatý charakter a je z veľkej časti pokrytý existujúcimi spevnenými plochami z asfaltu a betónových zatrávňovacích tvaroviek. Na severnom okraji parkovacích plôch, ktoré sú umiestnené pozdĺžne v 6 radoch okolo vnútroparkoviskových asfaltových ciest už chýbajú polovegetačné panely, alebo sú tu umiestnené skládky stavebného materiálu. Na juhovýchodnom okraji parkoviska sa nachádza spevnená plocha z polovegetačných panelov. Pôvodné parkovisko malo kapacitu cca 400 parkovacích miest. V súčasnosti je využívaných 156 parkovacích miest so spevneným podkladom z polovegetačných panelov. Napriek existujúcej parkovacej funkcii územie nevytvára dostatočne kvalitné a prehľadné podmienky pre organizovaný prestup medzi individuálnou automobilovou dopravou, autobusovou dopravou a peším pohybom.

NAVRHOVANÝ STAV – POPIS ZMIEN:

Navrhovaná činnosť sa bude realizovať v dvoch lokalitách:

1. Autobusová stanica - vybudovanie novej budovy autobusovej stanice – nového horského dopravného integrovaného terminálu

2. Záchytné parkovisko - modernizácia

Súčasťou návrhu je aj:

3. Zabezpečenie informačných a dispečerských systémov.

1. AUTOBUSOVÁ STANICA

Urbanistické a architektonické riešenie

Modernizácia autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici je navrhnutá ako komplexná úprava existujúceho dopravného priestoru. Zahŕňa výstavbu novej jednopodlažnej staničnej budovy, úpravu nástupných a peších plôch a vytvorenie parkovacích kapacít pre verejnú aj individuálnu automobilovú dopravu. Budova je navrhnutá na celoročné využívanie a zabezpečenie základného komfortu cestujúcich.

Urbanistická koncepcia vychádza z daností lokality, existujúceho dopravného napojenia a väzieb na železničnú stanicu, mestský park, hlavnú komunikáciu a pešie koridory. Návrh posilňuje funkciu autobusovej stanice ako prestupného dopravného uzla a čitateľne organizuje plochy autobusovej dopravy, parkovania, nástupu cestujúcich a peších prepojení. Dôležitá je najmä väzba na mestský park a peší koridor vedený pozdĺž východnej časti parcely.

Architektonicky je staničná budova riešená ako súčasná, samostatne čitateľná architektúra primerane začlenená do prostredia Tatranskej Lomnice. Hlavná hmota objektu pozostáva z troch vzájomne prepojených blokov, ktoré vytvárajú jeden funkčný a kompozične ucelený celok. Návrh svojou mierkou a výrazom nenarúša charakter okolitej zástavby, ale dopĺňa ju súčasným architektonickým riešením rešpektujúcim urbanistické súvislosti územia.

Výrazným prvkom objektu je prestrešenie tvorené kombináciou plochých strešných častí a šikmých pultových hmôt. Strešná kompozícia spolu so šikmými hmotami formuje charakteristický výraz budovy a prispieva k členeniu jej objemu. Samostatne prestrešené je aj autobusové nástupište.

Fasádne riešenie je založené na kombinácii transparentných, drevených a omietkových plôch. Presklenie prízemí podporuje vizuálne prepojenie interiéru s exteriérom, najmä vo vzťahu k parkovisku, autobusovému nástupišťu a príľahlému parku. Charakteristickým prvkom výrazu sú šikmé hmoty s drevenou prevetrávanou fasádou z opáleného dreva, doplnené omietkovými časťami so štruktúrovanou povrchovou úpravou.

Hlavný vstup je situovaný v severovýchodnej časti areálu, vo väzbe na mestský park a peší koridor. Riešený je ako presklená vstupná hmota, ktorá tvorí zádverie a zároveň prirodzený orientačný bod budovy. Spevnené plochy sú materiálovo a priestorovo koncipované tak, aby podporili prehľadnosť areálu, bezpečný pohyb cestujúcich a vizuálnu nadväznosť na verejné priestory centrálnej časti Tatranskej Lomnice.

Stavebno-technické riešenie

Stavba autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici je riešená ako modernizácia existujúceho dopravného priestoru s výstavbou novej staničnej budovy, úpravou komunikácií, spevnených plôch, parkovania, technickej infraštruktúry a sadových úprav.

Stavba je členená na tieto stavebné objekty:

- SO1 Budova autobusovej stanice
- SO2 Komunikácie a spevnené plochy autobusovej stanice
- SO3 Vodovodná prípojka
- SO4 Prípojka splaškovej kanalizácie
- SO5 Prípojka dažďovej kanalizácie a vsakovací objekt
- SO6 Prípojka NN
- SO7 NN areálové rozvody a verejné osvetlenie autobusovej stanice
- SO8 Sadové a terénne úpravy autobusovej stanice

Súčasťou riešenia sú aj slaboprúdové rozvody pre informačné, tarifné a dispečerské systémy.

Príprava územia a zemné práce

Pred začatím stavebných prác sa odstránia existujúce drobné objekty a konštrukcie, najmä pôvodné kiosky, dočasné drevené objekty a samostatná drevená stavba existujúceho prístrešku autobusovej zastávky. Odstránených bude aj 9 ks stromov, ktorých poloha je v kolízii s navrhovaným riešením spevnených plôch a parkovísk. Stavba si vyžiada odstránenie existujúcich asfaltových povrchov a realizáciu nových spevnených plôch v rozsahu riešenej parcely. Vzhľadom na existujúce spevnené plochy sa v riešenom území neuvažuje so skrývkou ornice.

SO1 Budova autobusovej stanice

Navrhovaná budova autobusovej stanice je jednopodlažný objekt bez podzemného podlažia, určený na celoročné využívanie. Dispozične je rozdelená na zádverie, čakáreň pre cestujúcich a priestor pre rodiny s deťmi. Zádverie tvorí hlavný komunikačný a orientačný priestor, ktorý prepája jednotlivé časti objektu, nástupište a priľahlý park.

Konštrukčne je objekt riešený ako obdĺžniková hmota rozdelená na dve časti, ktoré sú prepojené preskleným zádverím. Založenie objektu je navrhnuté na plošných základoch, najmä základových pásoch z prostého betónu; exteriérové stĺpy budú založené na samostatných pätkách. Hlavné zvislé nosné konštrukcie tvoria železobetónové stužujúce steny, oceľové stĺpy a murované konštrukcie z keramických tehál. Strešná konštrukcia využíva prvky z lepeného konštrukčného dreva BSH.

Strecha je riešená ako kombinácia plochej strechy a šikmých pultových častí. Pultové časti sú tvarované tak, aby zároveň chránili cestujúcich pri pohybe medzi budovou a nástupišťom. Šikmé strešné roviny budú prekryté falcovaným titán-zinkovým plechom, ploché časti strechy budú odvodnené do strešných vpustí.

Fasáda objektu je kombináciou presklených plôch, prevetrávanej drevenej fasády a zateplených omietkových plôch. Presklenie zabezpečuje vizuálne prepojenie interiéru s parkoviskom, autobusovým nástupišťom a príslušným parkom.

Napojenie objektu na technickú infraštruktúru

Objekt bude napojený na novú NN prípojku, vodovodnú prípojku, splaškovú kanalizačnú prípojku a dažďovú kanalizáciu s vsakovaním dažďových vôd. Ohrev teplej vody bude zabezpečený prietokovými elektrickými ohrievačmi. Vykurovanie a chladenie budú riešené tepelnými čerpadlami systému vzduch/vzduch, doplnenými elektrickým podlahovým vykurovaním. Sociálne priestory budú odvetrané núteným vetraním.

Vodovodná prípojka je navrhnutá z verejného vodovodu potrubím HDPE DN40 s vodomernou šachtou. Splaškové vody budú odvádzané kanalizačnou prípojkou PVC DN150 do verejnej kanalizácie. Dažďové vody zo strechy budú odvádzané samostatne, oddelene od splaškovej kanalizácie, cez strešné vpuste do vsakovacieho systému. Dažďové vody zo spevnených plôch budú odvádzané spôsobom nadväzujúcim na existujúce odvodnenie územia.

Elektroinštalácia bude riešená novým hlavným rozvádzačom. Osvetlenie objektu bude zabezpečené LED svietidlami, vrátane núdzového osvetlenia. Súčasťou elektroinštalácie bude napojenie informačných technológií, zobrazovacích jednotiek, VZT, chladenia, prietokových ohrievačov vody a podlahového vykurovania. Objekt bude vybavený ochranou pred bleskom.

SO2 Komunikácie, spevnené plochy a dopravné riešenie

Dopravné riešenie nadväzuje na existujúci dopravný systém Tatranskej Lomnice. Komunikácie v areáli autobusovej stanice sú navrhnuté ako jednosmerné, s oddeleným vjazdom a výjazdom pre verejnú aj individuálnu dopravu. Pri vjazde a výjazde na parkovisko budú osadené závary s elektronickým parkovacím systémom.

V areáli autobusovej stanice sa navrhuje 56 parkovacích miest pre osobné vozidlá, z toho 49 štandardných miest, 3 miesta pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, 3 miesta v režime Kiss & Ride a 1 miesto pre taxi. Samostatne sú navrhnuté 3 miesta pre motocykle. Riešenie ďalej zahŕňa stojany Bike&Ride, 3 parkovacie miesta pre autobusy a nástupište autobusovej dopravy na juhozápadnej strane objektu.

Spevnené plochy budú navrhnuté tak, aby zabezpečili bezpečný a plynulý pohyb cestujúcich. Pešie trasy budú riešené bezbariérovo. Bude zrealizovaná aj príprava pre budúcu nabíjajúcu infraštruktúru.

Zrážková voda z povrchu spevnených plôch a chodníkov bude odvedená jednostranným priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácií do uličných vpustov a odvodňovacích žlabov cez kanalizačné prípojky do navrhovaného odvodňovacieho potrubia so zaústením do existujúcej kanalizácie.

SO3 až SO7 Technická infraštruktúra areálu

Technická infraštruktúra zahŕňa novú vodovodnú prípojku, splaškovú kanalizačnú prípojku, dažďovú kanalizáciu s vsakovacím objektom, NN prípojku, areálové NN rozvody a verejné osvetlenie. Vonkajšie osvetlenie bude riešené LED svietidlami so smerovaním svetelného toku nadol. Areálové rozvody budú slúžiť aj na napojenie parkovacieho systému, informačných prvkov, osvetlenia nástupišťa, prípadne smart mobiliáru a kamerového systému.

SO8 Sadové a terénne úpravy

Sadové a terénne úpravy budú nadväzovať na nové funkčné usporiadanie areálu. Riešenie počíta s doplnením vegetačných plôch, trávnikov, stromov a krov, ktoré budú plniť estetickú, mikroklimatickú a priestorotvornú funkciu. Súčasťou úprav budú aj prvky drobnej architektúry, najmä lavičky, stojany na bicykle a kolobežky, servisný cyklostojan a odpadkové koše.

2. MODERNIZÁCIA ZÁCHYTNÉHO PARKOVISKA

Urbanistické a architektonické riešenie

Modernizácia záchytného parkoviska je navrhnutá v lokalite bývalého Eurocampu v Tatranskej Lomnici, na ľavej strane popri ceste II/540 v smere od Veľkej Lomnice. Riešená parcela je v súčasnosti využívaná ako parkovisko a je z veľkej časti pokrytá spevnenými asfaltovými plochami a betónovými zatrávňovacími tvárnicami. Návrh preto využíva už dopravne zaťažené a čiastočne spevnené územie bez potreby zakladania novej parkovacej plochy v nedotknutom území.

Urbanistickým cieľom riešenia je vytvoriť funkčné záchytné parkovisko ako súčasť dopravného systému Tatranskej Lomnice. Parkovisko má prispieť k odľahčeniu

centrálnej časti Tatranskej Lomnice od individuálnej automobilovej dopravy a podporiť prestup návštevníkov na verejnú osobnú dopravu. Z tohto dôvodu je súčasťou návrhu aj úprava autobusovej zastávky s obrátkom pre autobusy a doplnenie informačných prvkov IDS.

Priestorové riešenie organizuje existujúcu parkovaciu plochu do prehľadného systému komunikácií, parkovacích stojísk, peších trás a nástupného priestoru autobusovej dopravy. Návrh počíta s modernizáciou a rozšírením existujúceho vjazdu na parkovisko. V blízkosti územia sa nachádza aj železničná zastávka situovaná približne 600 m západne od parkoviska, čo podporuje možnosť kombinácie individuálnej dopravy, autobusovej dopravy a železnice.

Stavebno-technické riešenie

Stavba je riešená ako modernizácia existujúceho záchytného parkoviska vrátane dopravných plôch, peších trás, zastávkových prístreškov, elektroinštalácie, verejného osvetlenia a informačných systémov.

Stavba je členená na tieto stavebné objekty:

- S21 Komunikácie a spevnené plochy záchytného parkoviska
- S22 Zastávkové prístrešky záchytného parkoviska
- S23 Prípojka NN záchytného parkoviska
- S24 NN rozvody a verejné osvetlenie záchytného parkoviska

S21 Komunikácie a spevnené plochy záchytného parkoviska

Hlavnou časťou stavby je úprava existujúcich spevnených plôch a ich usporiadanie do funkčného systému záchytného parkovania. Celková plocha spevnených plôch je navrhnutá v rozsahu približne 6 344 m² a celková dĺžka spevnených plôch je približne 568 m. Súčasťou riešenia sú aj chodníky pre peších v dĺžke približne 254 m a s celkovou plochou približne 800 m².

Odvodnenie bude do jestvujúcej kanalizácie. Zrážková voda z povrchu spevnených plôch a chodníkov bude odvedená základným priečnym sklonom a pozdĺžnym sklonom do uličných vpustov cez navrhované kanalizačné prípojky do existujúcej dažďovej kanalizácie. Odvodnenie pláne bude priečnym sklonom pomocou vrstvy zo štrkodrviny do navrhovaných pozdĺžnych drenáží, ktoré sa zaústia do uličných vpustov. V skladbe vybraných parkovacích státí, prípadne obslužných komunikácií, bude použitá sorpčná geotextília ako doplnkové opatrenie na zníženie rizika prieniku ropných látok do podlažia pri drobných úkapoch alebo havarijnom úniku. Funkčnosť a kapacita existujúceho odvodňovacieho systému budú pred napojením overené, kanalizácia bude vyčistená a skontrolovaná.

Navrhovaná kapacita parkoviska je spolu 156 parkovacích miest. Z toho je 131 štandardných parkovacích miest, 19 miest pre karavany a 6 miest pre osoby s

obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Návrh zároveň počíta s predprípravou pre nabíjanie elektromobilov na 25 parkovacích miestach formou chráničiek bez zatiahnutia elektrických káblov.

Dôležitou súčasťou riešenia je prehľadné dopravné značenie a organizácia pohybu vozidiel v rámci areálu.

S22 Zastávkové prístrešky záchytného parkoviska

Súčasťou modernizácie je aj nová koncepcia autobusovej zastávky s obratiskom pre autobusy. Na autobusovom nástupišti sú navrhnuté dva zastávkové prístrešky s informačnými tabuľami. Záchytné parkovisko tak nebude slúžiť iba ako odstavná plocha pre osobné vozidlá, ale aj ako prestupný bod na verejnú osobnú dopravu. Prístrešky majú zabezpečiť základný komfort cestujúcich, ochranu pred nepriaznivým počasím a prehľadné informovanie o možnostiach ďalšej dopravy.

S23 a S24 Elektroinštalácia, NN rozvody a verejné osvetlenie

Parkovisko bude napojené na elektrickú energiu prostredníctvom samostatnej NN prípojky. Areálové NN rozvody budú slúžiť najmä pre verejné osvetlenie, parkovací systém, informačné prvky, technologické zariadenia a predprípravu pre elektromobilitu. Parkovisko bude vybavené aj prvkami na sledovanie a informovanie o obsadenosti, vrátane závor, terminálov a IT systému riadenia parkovania.

Osvetlenie bude so smerovaním svetelného toku do priestoru komunikácií a spevnených plôch, aby sa obmedzilo zbytočné svetelné zaťaženie okolia.

3. ZABEZPEČENIE INFORMAČNÝCH A DISPEČERSKÝCH SYSTÉMOV

Súčasťou riešenia oboch stavieb je aj návrh informačných a dispečerských systémov, teda rozmiestnenie informačných prvkov (dynamický displej, statické informačné prvky, navigačné prvky a pod.) v rámci stavieb.

Autobusová stanica bude vybavená displejmi umožňujúcimi dynamické informácie o príchodoch a odchodoch autobusov, ako aj nadväzujúcich napojení na príchody a odchody vlakov na železničnej stanici. Tiež bude vybavená statickými informačnými prvkami - návestidlá jednotlivých pozícií nástupíšť a smerovými ukazovateľmi a exteriérovými informačnými prvkami, ktoré budú zobrazovať aktuálne informácie IDS Východ. Záchytné parkovisko bude vybavené statickými informačnými prvkami (informačné panely v čakárni). Všetky informačné prvky budú napojené na centrálny informačný systém IDS, ktorý bude aj zodpovedný za zobrazovanie informácií v týchto prvkoch. Stavebne je členená na tieto stavby:

S10 Prípojka slaboprúdových rozvodov

S10.1 Slaboprúdové rozvody budovy autobusovej stanice

S10.2 Slaboprúdové rozvody záchytného parkoviska

ÚDAJE O CELOVEJ KAPACITE ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Parameter		Súčasný stav	Navrhovaný stav	Rozdiel
Autobusová stanica Tatranská Lomnica	Spevnené plochy stanice	4 347 m ²	3 854 m ²	- 493 m ²
	Plocha staničnej budovy	144,16 m ²	296,59 m ²	+152,43 m ²
	Parkovacie miesta - automobily	59 (2 ZŤP, 2 pri nabíjacej stanici)	56 (3 ZŤP, 3Kiss & Ride a 1 taxi)	-3
	Parkovacie miesta - motocykle	0	3	+3
	Autobusové stojiská nástupištia a odstavné miesta	5	6	+1
Záchytné parkovisko	Spevnené plochy parkoviska	6 344 m ²	6 344 m ²	0 m ²
	Parkovacie miesta - spolu	156	156 (6 ZŤP, 19 karavany)	0

Navrhovaná činnosť spadá podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie do kapitoly 13 Infraštruktúra:

- položka 2: Parkovacie plochy pre motorové vozidlá, pre ktoré platí zisťovacie konanie od 200 parkovacích stojísk vrátane.

Prahová hodnota bola posudzovaná vo vzťahu k súboru funkčne súvisiacich parkovacích plôch autobusovej stanice a záchytného parkoviska. Navrhovaná kapacita predstavuje 56 miest pre osobné vozidlá a 3 miesta pre motocykle v areáli autobusovej stanice a 156 miest na záchytnom parkovisku, spolu 215 parkovacích miest/stojísk pre motorové vozidlá. Autobusové nástupištia a odstavné miesta sú v dokumentácii uvádzané samostatne ako súčasť autobusovej prevádzky terminálu..

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O VSTUPOCH

Nároky na záber pôdy

SÚČASNÝ STAV

Navrhovaná zmena sa týka existujúcich dopravne využívaných plôch v mestskej časti Tatranská Lomnica. Riešené územie tvorí areál existujúcej autobusovej stanice a areál existujúceho záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp.

Areál autobusovej stanice je situovaný najmä na parcele č. 233/1 v k. ú. Tatranská Lomnica. Ide o existujúcu spevnenú plochu využívanú pre autobusovú dopravu, parkovanie a pohyb cestujúcich. Celková plocha riešeného územia autobusovej stanice je 5 006,2 m². V súčasnom stave predstavuje výmera spevnených plôch autobusovej stanice 4 347 m².

Záchytné parkovisko v lokalite Eurocamp je umiestnené na parcele č. 4409/52 v k. ú. Tatranská Lomnica. Ide o existujúcu dopravne využívanú plochu pri ceste II/540. Celková výmera parcely č. 4409/52 je 60 952 m², pričom navrhovaná zmena sa týka iba časti tejto parcely využívanej na účely záchytného parkovania.

NAVRHOVANÝ STAV

Navrhovaná zmena sa bude realizovať prevažne v rámci existujúcich dopravne využívaných plôch autobusovej stanice a záchytného parkoviska. Stavba bude umiestnená najmä na parcelách č. 233/1, 233/16, 233/2 a 4409/52 v k. ú. Tatranská Lomnica. V súvislosti s napojeniami a doplnením chodníkov budú dotknuté aj parcely č. 388/2, 233/3, 233/9 a 4708/1. V areáli autobusovej stanice sa výmera spevnených plôch autobusovej stanice zníži zo súčasných 4 347 m² na 3 854 m², t. j. o približne 493 m². V areáli záchytného parkoviska Eurocamp bude modernizovaných 6 344 m² spevnených plôch.

Realizáciou navrhovanej zmeny nedôjde k novému záberu poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov. Navrhovaná činnosť má charakter modernizácie a reorganizácie existujúcich dopravných a spevnených plôch.

Potreba surovín

SÚČASNÝ STAV

Súčasná autobusová stanica a záchytné parkovisko v Tatranskej Lomnici majú charakter dopravných a obslužných plôch. Nejde o výrobnú ani technologickú prevádzku, ktorá by vyžadovala pravidelný vstup výrobných surovín.

Súčasná potreba materiálov je obmedzená na bežnú údržbu dopravných plôch, čistenie, zimnú údržbu, údržbu zelene, drobné opravy spevnených plôch, dopravného značenia a existujúceho mobiliáru.

NAVRHOVANÝ STAV

Počas výstavby budú potrebné bežné stavebné materiály súvisiace s realizáciou budovy autobusovej stanice, komunikácií, spevnených plôch, chodníkov, technickej infraštruktúry, verejného osvetlenia, informačného systému, sadových a terénnych úprav. Pre realizáciu komunikácií, parkovacích a manipulačných plôch sa predpokladá použitie najmä cementobetónu, betónovej alebo kamennej dlažby, štrkodrviny, cementom stmelenej zmesi, betónových obrubníkov, betónového lôžka a výstužných prvkov.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú potrebné iba bežné materiály súvisiace s údržbou objektov, komunikácií, parkovacích plôch, verejného osvetlenia, informačných a parkovacích systémov, zelene, zimnou údržbou a čistením areálu.

Realizácia navrhovanej zmeny nebude mať podstatný vplyv na potrebu surovín. Navrhovaná činnosť má charakter nevýrobnej dopravnej a obslužnej prevádzky bez trvalej potreby technologických vstupných surovín.

Potreba vody

SÚČASNÝ STAV

Súčasná autobusová stanica a záchytné parkovisko majú charakter dopravných a obslužných plôch bez výrobných alebo technologickej prevádzky. Autobusová stanica Tatranská Lomnica nemá vybudované vlastné hygienické zázemie. Súčasný záchytný parkovisko si nevyžaduje odbery pitnej ani úžitkovej vody.

NAVRHOVANÝ STAV

Potreba pitnej vody v novej budove autobusovej stanice súvisí, najmä so zabezpečením hygienických potrieb zamestnancov a cestujúcich a pre umývanie miestností. V novom staničnom objekte bude vybudované hygienické zázemie pozostávajúce z WC pre mužov, ženy a imobilných, miestnosti pre upratovačku, bufetu so zázemím, miestnosti pre vodičov autobusov a ďalšie priestory.

Výpočet potreby vody je spracovaný podľa vyhlášky MŽP SR č. 684/2006 Z. z. Pri výpočte sa uvažuje s 2 zamestnancami, 150 cestujúcimi za deň vrátane vodičov autobusov a úžitkovou plochou objektu 236,66 m².

Priemerná denná potreba vody bude 1 129,98 l/deň, t. j. cca 1,13 m³/deň. Maximálna denná potreba vody bude 1 807,97 l/deň, t. j. cca 1,81 m³/deň. Ročná potreba vody bude 406,80 m³/rok.

Zásobovanie pitnou vodou bude zabezpečené z verejného vodovodu. Potreba vody na hasenie požiarov je stanovená na 12 l/s a bude zabezpečená z verejného vodovodu a existujúcich vonkajších hydrantov.

Modernizácia záchytného parkoviska nevyžaduje dodávku pitnej, úžitkovej alebo technologickej vody.

Realizácia navrhovanej zmeny si vyžiada zvýšenú potrebu vody v množstve cca 406,8 m³/rok na zabezpečenie prevádzky hygienického zázemia v priestoroch novej staničnej budovy.

Teplo a palivá

SÚČASNÝ STAV

Súčasná autobusová stanica v Tatranskej Lomnici je tvorená len jednoduchou autobusovou zastávkou z drevenej konštrukcie, bez vykurovacieho systému. Existujúce záchytné parkovisko má charakter vonkajšej dopravnej plochy a nevyžaduje potrebu tepla na vykurovanie.

NAVRHOVANÝ STAV

Potreba tepla vznikne iba v súvislosti s vykurovaním novej budovy autobusovej stanice. Inštalovaný výkon vykurovania je $Q = 15,5 \text{ kW}$. Ročná potreba energie na vykurovanie je 41 400,6 kWh/rok.

Vykurovanie bude zabezpečené tepelnými čerpadlami systému vzduch/vzduch, doplnenými elektrickým podlahovým vykurovaním pomocou elektrických vykurovacích káblov, uložených v skladbe podlahy pod poterom. Regulácia bude programovateľným izbovým termostatom.

Vonkajšie plochy a záchytné parkovisko nebudú vyžadovať potrebu tepla na vykurovanie.

Pre prevádzku navrhovanej zmeny sa neuvažuje s potrebou zemného plynu, vykurovacieho oleja, tuhých palív ani iného spaľovaného paliva.

Potreba tepla je viazaná iba na vykurovanie budovy autobusovej stanice. Realizáciou navrhovanej zmeny dôjde k zvýšeniu potreby tepla o cca 41,4 MWh/rok.

Potreba elektrickej energie

SÚČASNÝ STAV

Nároky na elektrickú energiu súvisia iba so zabezpečením verejného osvetlenia v priestore autobusovej stanice. Záchytné parkovisko nie je osvetlené.

NAVRHOVANÝ STAV

Elektrická energia bude potrebná najmä pre prevádzku novej budovy autobusovej stanice, elektrické vykurovanie, VZT a chladenie, zdravotnotechnické zariadenia, osvetlenie, zásuvkové rozvody, vonkajšie osvetlenie, parkovací a informačný systém, slaboprúdové rozvody a vonkajšie NN zariadenia. Elektrická energia bude dodávaná prostredníctvom novej NN prípojky. Inštalovaný príkon budovy autobusovej stanice bude 60 kW. Vonkajšie rozvody autobusovej stanice majú inštalovaný príkon 25 kW. Súčasťou spotrebičov napojených na vonkajšie rozvody je najmä vonkajšie osvetlenie, nabíjanie elektrobicyklov a ostatné vonkajšie zariadenia. Vonkajšie osvetlenie bude riešené LED svetidlami so smerovaním svetelného toku nadol.

Záchytné parkovisko bude mať samostatnú NN prípojku, NN rozvody a verejné osvetlenie.

Realizáciou navrhovanej zmeny dôjde k zvýšeniu potreby elektrickej energie oproti súčasnému stavu. Na základe inštalovaných príkonov, ročnej potreby energie na vykurovanie a predpokladaného prevádzkového režimu možno celkovú ročnú spotrebu elektrickej energie orientačne odhadnúť na približne 70 až 100 MWh/rok.

Nároky na dopravu

SÚČASNÝ STAV

Riešené územie je už v súčasnosti dopravne využívané. Areál autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici slúži pre autobusovú dopravu a parkovanie, predovšetkým ako celodenné parkovisko pre osobné autá, motocykle, autobusy, nákladné autá a obytné vozidlá. Súčasný dopravný riešenie však neposkytuje dostatočný štandard pre oddelenie jednotlivých dopravných funkcií, najmä autobusovej dopravy, parkovania, krátkodobého zastavenia, pešieho pohybu a nadväznosti na verejnú dopravu. Autobusová prevádzka je podľa dostupných údajov rádovo na úrovni približne 93 odchodov autobusov za 24 hodín. Pri započítaní príjazdov a odjazdov autobusov možno v priestore autobusovej stanice orientačne uvažovať s približne 93 až 186 pohybmi autobusov denne v závislosti od organizácie obrátov a odstavovania vozidiel.

V lokalite Eurocamp pod Tatranskou Lomnicou je v súčasnosti prevádzkované záchytné parkovisko P+R. Ide o veľké záchytné parkovisko pre motorové vozidlá s využívanou kapacitou približne 156 automobilov, s kyvadlovou autobusovou dopravou do Tatranskej Lomnice a k Bielej vode. Kyvadlová doprava premáva zo

záchytného parkoviska v rannom období v 30-minútovom intervale a následne v hodinovom intervale. Z cestovného poriadku vyplýva minimálne približne 16 odchodov z P+R denne a približne 12 spätných spojov denne smerom na P+R. Pri plnom využití súčasne využívannej kapacity 156 parkovacích miest a jednej dennej obrátke možno orientačne uvažovať s približne 312 pohybmi osobných vozidiel denne. Pri zvýšenej sezónnej obrátkovosti 1,5 obrátky denne možno orientačne uvažovať s približne 468 pohybmi vozidiel denne.

NAVRHOVANÝ STAV

Navrhovaná zmena má charakter modernizácie a regulácie už existujúcich dopravných funkcií. Nevyžaduje vybudovanie nového cestného napojenia, ale iba stavebnú úpravu vnútroareálových komunikácií, parkovacích a manipulačných plôch, autobusových nástupíšť, chodníkov, dopravného značenia, závorového systému, parkovacích terminálov, informačných systémov a nadväzností na pešiu, cyklistickú a verejnú dopravu.

Kapacitne je v časti autobusovej stanice navrhnutých **56 parkovacích státí** pre osobné autá, z toho 49 štandardných, 3 pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, 3 Kiss&Ride a 1 taxi. Ďalej sú navrhnuté 3 miesta pre motocykle, 3 autobusové nástupištia a 3 autobusové odstavné/parkovacie miesta.

Na autobusovej stanici sa uvažuje s 93 odchodmi autobusov za 24 hodín, teda s rovnakou záťažou autobusovej prevádzky ako súčasnosti.

V lokalite záchytného parkoviska bude modernizovaných 6 344 m² spevnených plôch. Navrhnutých je **156 parkovacích stojísk**, z toho 131 štandardných, 19 miest pre karavany a 6 pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Súčasťou riešenia sú aj chodníky pre peších v dĺžke 254 m a ploche 800 m².

Navrhované záchytné parkovisko bude plniť funkciu P+R, teda zachytenie časti individuálnej automobilovej dopravy a prestup na verejnú osobnú dopravu. Táto funkcia je v súlade s koncepciou PUM regiónu Vysoké Tatry, podľa ktorej majú záchytné parkoviská a prestupné uzly vytvárať väzbu na verejnú dopravu a znižovať tlak individuálnej automobilovej dopravy do jadrového územia Vysokých Tatier.

Počas výstavby vznikne dočasná stavebná doprava súvisiaca najmä s dovozom stavebných materiálov, konštrukčných vrstiev spevnených plôch, betónov, dlažieb, obrubníkov, potrubí, káblov, prvkov verejného osvetlenia, prístreškov a mobiliáru, ako aj s odvozom vybúraných materiálov a stavebných odpadov. Výkopová zemina bude v prípade vhodnosti využitá v rámci staveniska, čím sa zníži potreba jej odvozu mimo územia. Na základe rozsahu stavebných prác možno orientačne predpokladať, že najväčší podiel stavebnej dopravy bude súvisieť s realizáciou spevnených plôch autobusovej stanice a záchytného parkoviska. Za celé obdobie výstavby možno

orientačne predpokladať približne 420 – 780 naložených jász nákladných vozidiel, teda približne 840 – 1 560 dopravných pohybov vrátane spätných jász. Ide o odborný odhad odvodený z rozsahu stavebných plôch.

Denné zaťaženie stavebnou dopravou bude závisieť od harmonogramu a organizácie výstavby. Pri bežných stavebných dňoch možno orientačne očakávať približne 5 – 15 nákladných vozidiel denne, v špičkových fázach výstavby, najmä pri dovoze podkladových vrstiev, betónov alebo dlažieb, približne 15 – 30 nákladných vozidiel denne. Výnimočne, pri koordinovanom dovoze materiálov alebo betonáži, môže byť krátkodobé zaťaženie vyššie. Ide o dočasné, etapovité a časovo obmedzené zaťaženie.

Počas prevádzky bude dopravné zaťaženie súvisieť najmä s autobusovou dopravou, osobnou dopravou, krátkodobým zastavením v režime Kiss&Ride, taxi, parkovaním osobných vozidiel, pohybom karavanov na záchytnom parkovisku, motocyklami, bicyklami a peším pohybom. Pri autobusovej stanici možno podľa počtu 93 odchodov autobusov za 24 hodín očakávať rádovo 93 až 186 areálových pohybov autobusov denne, podľa toho, či sa započítava iba odchod alebo aj príjazd a obrat vozidla. Pri 56 parkovacích miestach možno pri orientačnej obrátkovosti 1,5 – 3 obrátky denne predpokladať približne 84 – 168 vozidiel denne, t. j. približne 168 – 336 pohybov osobných vozidiel denne. Pri záchytnom parkovisku s kapacitou 156 parkovacích stojísk možno pri jednej dennej obrátke predpokladať približne 312 pohybov vozidiel denne a pri zvýšenej sezónnej obrátkovosti 1,5 obrátky približne 468 pohybov denne. Tieto hodnoty sú orientačné a závisia od sezónnosti, spôsobu organizácie parkovania, obsadenosti a nadväznej verejnej dopravy.

Realizáciou navrhovanej zmeny nedôjde k vzniku novej dopravnej funkcie, ale k modernizácii a dopravnému usporiadaniu už využívaných plôch autobusovej stanice a záchytného parkoviska. Nepredpokladá sa zásadné zvýšenie celkového dopravného zaťaženia územia, keďže autobusová stanica aj záchytné parkovisko sú dopravne využívané už v súčasnosti. K dočasnému zvýšeniu intenzity dopravy dôjde najmä počas výstavby. Počas prevádzky sa očakáva najmä lepšia organizácia existujúcich dopravných pohybov a podpora prestupu z individuálnej automobilovej dopravy na verejnú dopravu.

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O VÝSTUPOCH

Emisie do ovzdušia

SÚČASNÝ STAV

V budove existujúcej autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici nie sú inštalované žiadne energetické stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia. Zdrojom emisií je preto len doprava súvisiaca s prevádzkou oboch parkovísk. Ide o priame emisie zo spaľovacích motorov osobných vozidiel, autobusov a obslužnej dopravy, najmä oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, prchavé organické látky, tuhé častice a sekundárnu prašnosť z povrchov komunikácií a parkovísk. Bilancia emisií z dopravy súvisiacej s existujúcou prevádzkou autobusovej stanice a záchytného parkoviska by bola v tomto stupni dokumentácie zaťažená vysokou mierou neistoty. Na jej spoľahlivé spracovanie by boli potrebné podrobné údaje o skutočnom počte vjazdov a výjazdov, sezónnej obsadenosti parkovísk, skladbe vozidiel, emisných triedach autobusov a osobných vozidiel, dĺžke státia so zapnutým motorom, podiele studených štartov a prevádzkovom režime dopravy.

Keďže navrhovaná zmena má prevažne modernizačný a organizačný charakter a nepredpokladá sa významné zvýšenie dopravných výkonov oproti súčasnému stavu, samostatná kvantitatívna emisná bilancia dopravy by mala len obmedzenú vypovedaciu hodnotu.

NAVRHOVANÝ STAV

Etapu výstavby

Počas výstavby budú zdrojom emisií do ovzdušia najmä stavebné mechanizmy, nákladná doprava, búracie práce, zemné práce a manipulácia so stavebnými materiálmi. Pôjde predovšetkým o dočasné emisie tuhých častíc a prašnosti, oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého a uhlíkovodíkov zo spaľovacích motorov. Vplyv bude lokálny, časovo obmedzený a pri dodržaní bežných opatrení na znižovanie prašnosti a udržiavanie čistoty komunikácií nebude mať charakter významného dlhodobého zhoršenia kvality ovzdušia.

Etapu prevádzky

Po uvedení navrhovanej zmeny do prevádzky budú rozhodujúcim zdrojom emisií do ovzdušia vozidlá pohybujúce sa v priestore autobusového terminálu, na parkovacích plochách a na záchytnom parkovisku. Emisie budú vznikať najmä pri nízkych rýchlostiach, manévrovaní, státi a rozjazdoch vozidiel. Navrhovaná zmena však zároveň vytvára podmienky pre organizovanejší prestup na verejnú dopravu, vrátane režimov Park & Ride, Bike & Ride a Kiss & Ride, čo môže pri vhodnej prevádzkovej regulácii prispieť k obmedzeniu zbytočných jazd individuálnej

automobilovej dopravy v centrálnej časti Tatranskej Lomnice. Vykurovanie objektu autobusovej stanice je navrhnuté elektricky, preto prevádzka objektu nebude zdrojom priamych lokálnych emisií zo spaľovania palív.

V súvislosti s navrhovanou zmenou sa nepredpokladá významné zvýšenie emisnej záťaže ovzdušia. Počas výstavby pôjde o dočasné lokálne emisie zo stavebných prác, mechanizmov, nákladnej dopravy a prašnosti. Počas prevádzky zostane hlavným zdrojom emisií doprava, pričom frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nemení, kapacita parkovania pri autobusovej stanici sa mierne zníži a kapacita záchytného parkoviska zostane zachovaná. Nová budova nebude zdrojom priamych emisií zo spaľovania palív, keďže vykurovanie je navrhnuté elektricky.

Hlukové emisie

SÚČASNÝ STAV

Z hľadiska hlukových emisií je dotknuté územie už v súčasnosti ovplyvňované najmä dopravou, a to cestnou dopravou na ceste II/540, autobusovou dopravou, pohybom osobných vozidiel a využívaním existujúcich parkovacích plôch.

NAVRHOVANÝ STAV

Počas výstavby dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže v dôsledku činnosti stavebných mechanizmov, nákladnej dopravy, zemných prác a manipulácie so stavebnými materiálmi. Tento vplyv bude lokálny, časovo obmedzený a prerušovaný. Pri vhodnej organizácii výstavby, obmedzení hlučných prác na denný čas, udržiavaní mechanizmov v dobrom technickom stave a minimalizácii zbytočného chodu motorov nebude predstavovať významný dlhodobý vplyv na akustickú situáciu v území.

V etape prevádzky sa významný prírastok hlukových emisií oproti súčasnému stavu nepredpokladá. Frekvencia autobusovej dopravy sa navrhovanou zmenou nezvyšuje a kapacita záchytného parkoviska sa oproti predchádzajúcemu riešeniu nezvyšuje, ale znižuje. Prevádzkový hluk bude naďalej pochádzať najmä z pohybu autobusov a osobných vozidiel, z ich rozjazdov, brzdenia, manévrovania a krátkodobého státia. Ide však o hluk viazaný na existujúcu dopravnú funkciu územia, nie o nový druh hlukovej záťaže.

Okrem dopravného hluku budú novým lokálnym stacionárnym zdrojom hluku technické zariadenia novej budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá systému vzduch/vzduch určené na vykurovanie a chladenie, umiestnené na ľavej časti strechy objektu, a zariadenia odvetrania sociálnych priestorov. Vzhľadom na rozsah objektu sa predpokladá lokálny charakter tohto hluku. Jeho významnosť bude závisieť

od konkrétnych akustických parametrov zariadení, spôsobu ich osadenia, smerovania a prevádzkového režimu, najmä vo večernom a nočnom období.

Navrhovaná zmena má prevažne modernizačný a organizačný charakter. Usporiadanie dopravných plôch, zavedenie režimov Kiss & Ride, Bike & Ride a Park & Ride a napojenie na informačný systém verejnej dopravy môže prispieť k plynulejšiemu pohybu vozidiel a k obmedzeniu chaotického parkovania a zbytočného manévrovania. Pre stacionárne technické zariadenia budovy je potrebné v ďalšom stupni prípravy navrhnúť opatrenia, aby pri prevádzke neboli prekročené prípustné hodnoty hluku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore.

Navrhovaná zmena nemení základný charakter hlukovej záťaže v území, keďže dominantným zdrojom hluku zostane doprava. Nové technické zariadenia budovy, najmä tepelné čerpadlá a odvetranie, budú predstavovať len lokálne stacionárne zdroje hluku, ktorých významnosť bude potrebné overiť podľa konkrétnych akustických parametrov. Pri vhodnom technickom riešení sa predpokladá, že celkový príspevok navrhovanej zmeny k hlukovej situácii bude nízky až nevýznamný.

Produkcia odpadov

SÚČASNÝ STAV

Prevádzka autobusovej stanice a záchytného parkoviska nie je v súčasnosti významným producentom odpadov. Vznikajú najmä bežné komunálne odpady produkované cestujúcimi a návštevníkmi, odpady z čistenia spevnených plôch, odpady z údržby zelene a prípadne drobné odpady z údržby existujúcich dopravných a technických prvkov. Ide najmä o tieto druhy odpadov:

Skupina odpadu	Názov odpadu	Kat.	Pôvod odpadu	Nakladanie
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	bežná prevádzka, cestujúci, návštevníci	odvoz v systéme komunálneho odpadu
20 01 01	Papier a lepenka	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 01 02	Sklo	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 01 39	Plasty	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 01 40	Kovy	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	údržba zelene, lístie, tráva, konáre	kompostovanie alebo odovzdanie oprávnenej osobe
20 03 03	Odpad z čistenia ulíc	O	čistenie spevnených plôch, zimná údržba	odvoz oprávnenou osobou

Zber komunálneho a triedeného odpadu v Tatranskej Lomnici zabezpečuje VPS Vysoké Tatry, s.r.o. v rámci systému mesta Vysoké Tatry. Zmesový komunálny odpad sa zhromažďuje v typizovaných nádobách. Triedený zber sa v meste realizuje prostredníctvom verejných zberných staničiek.

NAVRHOVANÝ STAV

Počas výstavby dôjde k dočasne zvýšenej produkcii stavebných a demolačných odpadov. Pôjde najmä o odpady z búracích prác, výkopových prác, úprav spevnených plôch, obaly zo stavebných materiálov, betón, zmesi betónu a stavebných materiálov, drevo, sklo, plasty, kovy, bitúmenové zmesi, zeminu a kamenivo, izolačné materiály, stavebné materiály na báze sadry, zmiešané odpady zo stavieb a demolácií a malé množstvo komunálneho odpadu pracovníkov stavby. Pôjde najmä o tieto druhy odpadov:

Skupina odpadu	Názov odpadu	Kat.	Predpokl. množstvo	Odporúčaná spôsob nakladania
08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O	0,06 t	odovzdať oprávnenej osobe
08 01 18	Odpady z odstraňovania farby alebo laku iné ako uvedené v 08 01 17	O	0,06 t	odovzdať oprávnenej osobe
15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O	0,80 t	R3 / triedený zber
15 01 02	Obaly z plastov	O	0,55 t	R3 / triedený zber
15 01 03	Obaly z dreva	O	0,20 t	R1, R3 alebo opätovné použitie
15 01 04	Obaly z kovu	O	0,03 t	R4
15 01 06	Zmiešané obaly	O	0,80 t	prednostne triedenie, následne R12/R3 alebo D1
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	0,01 t	D10/D1 cez oprávnenú osobu
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N	0,01 t	D10/D1 cez oprávnenú osobu
17 01 01	Betón	O	25,00 t	R5, prípadne D1 len zvyšok
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O	20,00 t	R5, prípadne D1 len zvyšok
17 02 01	Drevo	O	8,00 t	R1/R3, opätovné použitie
17 02 02	Sklo	O	0,20 t	R5
17 02 03	Plasty	O	0,40 t	R3

17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	podľa skutočnosti	D1/D10, ak vznikne
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N	30,00 t	D1 alebo spracovanie v oprávnenom zariadení
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	10,00 t	R5, recyklácia asfaltu
17 04 02	Hliník	O	0 t	R4
17 04 05	Železo a oceľ	O	2,70 t	R4
17 04 07	Zmiešané kovy	O	2,00 t	R4
17 04 10	Káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	N	0 t	D1/D10 alebo oprávnené spracovanie, ak vznikne
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O	0,50 t	R4/R12
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	8,50 t	R5 / využitie na stavbe
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	cca 70 t	využitie na mieste, prípadne R5
17 08 02	Stavebné materiály na báze sadry iné ako uvedené v 17 08 01	O	3,00 t	prednostne triediť, inak D1
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	30,00 t	triedenie, R5/R12, D1 len zvyšok
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	0,20 t	D1 alebo R1 podľa systému obce

Pri nakladaní so stavebnými odpadmi a odpadmi z demolácií bude pôvodca postupovať podľa zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 344/2022 Z. z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií. Pri nakladaní s odpadmi bude dodržaná hierarchia odpadového hospodárstva, t. j. predchádzanie vzniku odpadu, príprava na opätovné použitie, recyklácia, iné zhodnotenie a až následne zneškodnenie. Pri búracích, zemných a stavebných prácach sa bude uplatňovať selektívne triedenie a prednostné materiálové zhodnocovanie stavebných a demolačných odpadov. Odpady budú na stavenisku triedené podľa druhov a kategórií podľa Katalógu odpadov. Budú zhromažďované oddelene v označených nádobách, kontajneroch alebo na určených zabezpečených plochách tak, aby nedochádzalo k ich zmiešavaniu, rozptylu, znehodnoteniu, znečisteniu pôdy, povrchových alebo podzemných vôd ani k úniku nebezpečných látok.

Stavebné odpady kategórie O budú prednostne odovzdávané na materiálové zhodnotenie. Vybúrané vhodné materiály z existujúcich vozoviek, najmä makadam, štrk a štrkopiesok, budú podľa technických možností opätovne použité v rámci stavby,

najmä na zlepšenie podložia navrhovaných vozoviek alebo na zásypy rýh po preložkách inžinierskych sietí. Neznečistená výkopová zemina bude prednostne využitá v rámci staveniska na spätné zásypy, vyrovnanie terénnych nerovností a terénne úpravy. Ak bude použitá v prirodzenom stave na účely výstavby na mieste, kde bola vykpaná, a budú splnené zákonné podmienky, nebude sa považovať za odpad. Ak bude so zeminou nakladané ako s odpadom, bude zaradená ako 17 05 06 – výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05, kategória O, a bude odovzdaná alebo využitá v súlade so zákonom o odpadoch a vykonávacími predpismi.

Nebezpečné odpady, najmä obaly kontaminované nebezpečnými látkami, absorbenty, handry, filtračné materiály, prípadné zvyšky stavebnej chémie, kontaminovaná zemina a bitúmenové zmesi s obsahom uhoľného dechtu, budú zhromažďované oddelene v uzavretých, označených a technicky zabezpečených obaloch alebo nádobách, na nepriepustnej ploche chránenej pred zrážkami a únikom do pôdy alebo kanalizácie. Budú odovzdané výlučne osobe oprávnenej na nakladanie s príslušným druhom nebezpečného odpadu.

Pri odstraňovaní asfaltových vrstiev bude pred definitívnym zaradením odpadu overené, či bitúmenová zmes obsahuje uhoľný decht. Ak sa prítomnosť uhoľného dechtu preukáže, odpad bude zaradený ako 17 03 01 – bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht, kategória N. Ak sa prítomnosť uhoľného dechtu nepreukáže, odpad bude zaradený ako 17 03 02 – bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01, kategória O, s prednostným odovzdaním na recykláciu alebo materiálové zhodnotenie.

Kovové odpady a káble budú odovzdané na materiálové zhodnotenie.

Zmiešaný stavebný odpad 17 09 04 bude vznikať iba ako zvyškový odpad po vytriedení samostatne zhodnotiteľných zložiek. Jeho množstvo bude minimalizované selektívnym triedením stavebných a demolačných odpadov priamo na stavenisku.

Zhromaždené odpady budú priebežne, po dosiahnutí technicky a ekonomicky vhodného množstva, odvážané zo staveniska oprávnenou osobou na zhodnotenie alebo zneškodnenie. Tento postup bude zmluvne zabezpečený. Pri preprave odpadov budú prijaté opatrenia proti prašnosti, rozfúkaniu ľahkých frakcií, úniku kvapalín a znečisteniu komunikácií.

Pôvodca odpadu bude viesť evidenciu o druhoch, množstvách a spôsobe nakladania s odpadmi a pri ukončení stavby predloží doklady o ich odovzdaní, zhodnotení alebo zneškodnení.

Počas prevádzky sa nepredpokladá významná produkcia odpadov. Vznikať budú najmä zmesový komunálny odpad, triedené zložky komunálneho odpadu, odpady z čistenia spevnených plôch, odpady z údržby zelene, prípadne odpady z údržby osvetlenia, informačných a dispečerských zariadení.

Skupina odpadu	Názov odpadu	Kat.	Pôvod odpadu	Nakladanie
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	bežná prevádzka, cestujúci, návštevníci	odvoz v systéme komunálneho odpadu
20 01 01	Papier a lepenka	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 01 02	Sklo	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 01 39	Plasty	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 01 40	Kovy	O	triedený komunálny odpad	zhodnotenie oprávnenou osobou
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	údržba zelene, lístie, tráva, konáre	kompostovanie alebo odovzdanie oprávnenej osobe
20 03 03	Odpad z čistenia ulíc	O	čistenie spevnených plôch, zimná údržba	odvoz oprávnenou osobou
20 01 21	Žiarivky a iný odpad obsahujúci ortuť	N	údržba osvetlenia, ak sa použijú takéto svetelné zdroje	odovzdanie oprávnenej osobe
20 01 33	Batérie a akumulátory uvedené v 16 06 01, 16 06 02 alebo 16 06 03 a netriedené batérie a akumulátory obsahujúce tieto batérie	N	batérie z technických zariadení, záložné zdroje	odovzdanie oprávnenej osobe
20 01 35	Vyradené elektrické a elektronické zariadenia obsahujúce nebezpečné časti	N	informačné a dispečerské zariadenia, elektronika	odovzdanie oprávnenej osobe
20 01 36	Vyradené elektrické a elektronické zariadenia iné ako uvedené v 20 01 21, 20 01 23 a 20 01 35	O	bežné vyradené elektroprvky bez nebezpečných častí	odovzdanie oprávnenej osobe
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	údržba objektov, čistiace a technické prípravky	odovzdanie oprávnenej osobe
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály, handry a ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N	čistenie po úniku ropných látok, havarijné situácie	odovzdanie oprávnenej osobe

Odpady budú zhromažďované oddelene podľa druhov a kategórií, na vyhradených a označených miestach, v zodpovedajúcich nádobách alebo kontajneroch. Odvoz a ďalšie nakladanie s odpadmi zabezpečí pôvodca, prostredníctvom osôb oprávnených na nakladanie s príslušnými druhmi odpadov.

Realizácia navrhovanej zmeny zvýši v území množstva produkovaných odpadov najmä počas búracích prác a výstavby.

Odpadové vody

SÚČASNÝ STAV

Súčasný objekt autobusovej stanice nie je vybavený hygienickým zázemím, ktorý by bol zdrojom splaškových vôd.

Dažďové vody z objektu autobusovej stanice sú odvádzané vonkajšími žľabmi na terén do prilahlej zelene. Parkovisko je napojené na existujúci systém dažďovej kanalizácie. Dažďové vody zo záchytného parkoviska sú odvádzane do existujúcej dažďovej kanalizácie.

NAVRHOVANÝ STAV

Splaškové vody budú vznikať v novej budove autobusovej stanice z hygienického zázemia, prevádzky pre cestujúcich, zamestnancov a z umývania priestorov. Počíta sa s 2 zamestnancami, 150 cestujúcimi denne vrátane vodičov autobusov a úžitkovou plochou objektu 236,66 m²; z toho je vypočítaná priemerná denná potreba vody 1 129,98 l/deň = 1,13 m³/deň = 0,0131 l/s a ročná potreba vody 406,80 m³/rok. Odkanalizovanie je navrhnuté do verejnej kanalizácie KN DN300, pôvodné kameninové potrubie. Kanalizačná prípojka bude z PVC DN150 s revíznou kanalizačnou šachtou v bode napojenia.

Počas výstavby budú dažďové vody predstavovať najmä zrážkový odtok zo staveniska. Rizikom ovplyvňujúcim ich kvalitu predstavuje najmä splach jemných zemín, cementových zvyškov, stavebného prachu a prípadný havarijný únik ropných látok zo stavebných mechanizmov.

Počas výstavby je potrebné najmä:

- zamedziť splachovaniu jemných sedimentov mimo staveniska,
- zabezpečiť sklady ropných látok a chemikálií proti úniku,
- okamžite riešiť prípadné úniky prevádzkových kvapalín,
- čistiť uličné vpuste od zachytených sedimentov,
- nevypúšťať znečistené vody zo stavby do podzemných alebo povrchových vôd.

Odvádzanie dažďových vôd zo strechy novej budovy je navrhnuté oddelene od splaškových vôd. Dažďové vody zo strechy budú vsakované cez vsakovací systém, napríklad EKODREN Drenblok, vrátane filtrácie, odvetrania a bezpečnostného prepadu.

Orientačné návrhové množstvo dažďových vôd zo strechy bude:

$$Q = 122 \times 0,056 \times 0,9 = 6,15 \text{ l/s}$$

Ročný objem odtoku zo strechy je orientačne:

$$V = 0,870 \times 560 \times 0,9 = 438,5 \text{ m}^3/\text{rok}$$

Vsakovací objekt bude pozostávať zo 104 vsakovacích blokov, celkový objem 22,46 m³, akumulácia 21,34 m³, vsakovacia plocha 30,96 m², miera vsiaknutia 0,31 l/s a čas vsiaknutia 33,33 hod. V tomto stupni dokumentácie nebol zabezpečený hydrogeologický prieskum pre presný návrh vsakovania, preto ho bude potrebné doplniť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Nové spevnené plochy sú navrhnuté s betónovým povrchom, resp. z kamennej dlažby uloženej v cementovej malte. Odvodnenie bude priečnym a pozdĺžnym sklonom do novej dažďovej kanalizácie napojenej na jestvujúci kanalizačný systém.

Nové parkovacie státa záchytného parkoviska budú zo zatrávňovacích blokov, komunikácie z asfaltu, resp. betónu. Odvodnenie bude do jestvujúcej kanalizácie. Zrážková voda z povrchu spevnených plôch a chodníkov bude odvedená základným priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácií do uličných vpustov a cez navrhované kanalizačné prípojky do existujúcej dažďovej kanalizácie. Odvodnenie pláne bude 3 priečnym sklonom pomocou vrstvy zo štrkodrviny do navrhovaných pozdĺžnych drenáží, ktoré sa zaústia do uličných vpustov. Zrážková voda z povrchu chodníkov pre peších bude odvedená na vozovku priľahlej cesty a do uličných vpustov cez kanalizačné prípojky so zaústením do existujúcej dažďovej kanalizácie. V skladbe vybraných parkovacích státí, prípadne obslužných komunikácií, bude použitá sorpčná geotextília ako doplnkové opatrenie na zníženie rizika prieniku ropných látok do podlažia pri drobných úkapoch alebo havarijnom úniku. Parkovisko nebude slúžiť na vypúšťanie splaškových vôd, sivých vôd ani chemických WC z karavanov

Realizácia navrhovanej zmeny zvýši množstvo splaškových vôd odvádzaných do verejnej kanalizácie o 406,80 m³/rok. Množstvá dažďových vôd z parkovísk ostanú približne na súčasnej úrovni.

4. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami a riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Navrhovaná zmena stavebne nepodmieňuje realizáciu iných stavieb v území. Funkčne však nadväzuje na systém verejnej osobnej dopravy, režim Park & Ride, kyvadlovú dopravu a informačné systémy IDS. Tieto väzby majú prevádzkový a organizačný charakter.

Navrhovaná zmena nepredstavuje prevádzku so zvýšeným havarijným rizikom. Relevantné sú najmä bežné dopravné a prevádzkové riziká, predovšetkým únik ropných látok alebo prevádzkových kvapalín z vozidiel a riziká počas výstavby. Tieto riziká budú riešené technickými a organizačnými opatreniami.

5. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Rozhodnutie o stavebnom zámere, podľa § 60 zákona č. 25/2025 Z.z. Stavebný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov (stavebný zákon) v znení neskorších zmien.

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

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nepresahujú štátnu hranicu Slovenskej republiky.

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

Navrhovaná zmena je situovaná v dvoch priestorovo oddelených lokalitách, a to v areáli autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a v lokalite záchytného parkoviska pri ceste II/540.

Z hľadiska územnej ochrany prírody podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa lokalita autobusovej stanice nachádza na území Tatranského národného parku, kde platí tretí stupeň ochrany. Lokalita záchytného parkoviska sa nachádza v ochrannom pásme Tatranského národného parku, kde platí druhý stupeň ochrany.

Pri spracovaní základných informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia sa vychádza z aktuálnych územnoplánovacích dokumentácií a strategických dokumentov vzťahujúcich sa na riešené územie, z podkladov územného systému ekologickej stability, z dostupných údajov orgánov a organizácií ochrany prírody, údajov o kvalite jednotlivých zložiek životného prostredia a z relevantných verejných informačných zdrojov štátnej správy. Staršie podklady boli použité len podporne, najmä na porovnanie vývoja územia alebo doplnenie širšieho kontextu.

Geomorfologické pomery a geodynamické javy

Podľa geomorfologického členenia Slovenska (E. Mazúr, M. Lukniš) patrí širšie dotknuté územie do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútné Západné Karpaty, Fatransko-tatranskej oblasti a celku Podtatranská kotlina. V podrobnejšom členení je riešené územie

viazané na podtatranský priestor Popradskej kotliny, najmä na časť Tatranské predhorie.

Areál autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici predstavuje dlhodobu urbanizovanú a antropogénne upravenú plochu v zastavanom území, prevažne rovinatého charakteru, z veľkej časti tvorenú spevnenými dopravnými a manipulačnými plochami. Lokalita záchytného parkoviska pri ceste II/540 má charakter podhorského územia s mierne sklonitým reliéfom. Z hľadiska celkového charakteru možno dotknuté územie hodnotiť ako rovinaté až mierne svahovité.

Z geodynamických procesov sa v širšom podtatranskom území uplatňujú najmä zvetrávanie hornín, odnos a transport materiálu, vodná erózia, lokálne fluviálna erózia viazaná na vodné toky a na strmších svahoch aj svahové pohyby. Tieto procesy majú regionálny význam najmä v kontakte horských svahov Tatier, podhorských svahov a údolí horských tokov. Vo vlastných lokalitách navrhovanej zmeny je potrebné hodnotiť geodynamické riziká predovšetkým vo vzťahu ku konkrétnym stavebným zásahom, zakladaniu objektov, odvodneniu spevnených plôch a prípadným zmenám odtokových pomerov.

Geologická stavba

Širšie záujmové územie sa nachádza v predpolí Vysokých Tatier, na kontakte horského masívu Tatier a Podtatranskej kotliny. Tatry predstavujú tektonicky vyzdvihnutú kryhu hrasťového typu. Ich jadrovú časť budujú prevažne horniny kryštalinika, najmä granitoidné horniny, zatiaľ čo okrajové časti a predpolie Tatier sú prekryté mladšími sedimentárnymi jednotkami, predovšetkým paleogénnymi a kvartérnymi uloženinami.

Dotknuté územie navrhovanej zmeny v katastrálnom území Tatranská Lomnica je z hľadiska povrchovej geologickej stavby viazané najmä na kvartérne nespevnené sedimenty. Ide najmä o sedimenty fluviálneho, glacifluviálneho až glaciálneho pôvodu, ktoré sú výsledkom riečnej, ľadovcovo-riečnej a ľadovcovej akumulácie v predpolí Tatier. V podloží kvartérneho pokryvu sa v širšom území uplatňujú paleogénne sedimenty podtatranskej skupiny.

V lokalite autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici je potrebné zohľadniť aj dlhodobé urbanizované využitie územia. Povrchová časť geologického profilu môže byť lokálne antropogénne upravená násypmi, zásypmi a konštrukčnými vrstvami existujúcich dopravných a spevnených plôch. Prirodzené podložie možno vzhľadom na polohu v tatranskom predpolí očakávať najmä v podobe kvartérnych štrkovito-piesčitých až hlinito-piesčitých sedimentov glacifluviálneho alebo glaciálneho pôvodu.

V lokalite záchytného parkoviska pri ceste II/540, v nadväznosti na priestor Eurocampu, sú pre územie charakteristické najmä fluviálne a glacifluviálne nespevnené sedimenty kvartéru. Fluviálne sedimenty môžu byť zastúpené ílovitými hlinami, piesčitými štrkami a valúnmi granitoidných hornín. Glacifluviálne sedimenty majú spravidla hlinito-piesčitý až ílovito-piesčitý charakter so štrkovou frakciou tvorenou najmä okruhliakmi granitoidov, často navetranými až zvetranými.

Z inžinierskogeologického hľadiska ide o prostredie s premenlivou zrnitosťou a priepustnosťou. Štrkopiesčité polohy môžu mať vyššiu priepustnosť, zatiaľ čo sedimenty s vyšším podielom prachovo-ílovej frakcie môžu mať zníženú priepustnosť a lokálne nepriaznivejšie geotechnické vlastnosti. Pre návrh zakladania, odvodnenia a prípadného vsakovania dažďových vôd je preto potrebné vychádzať z výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického overenia pre konkrétne stavebné objekty.

Pôdne pomery

Širšie územie Vysokých Tatier a ich predpolia sa vyznačuje pestrým pôdnym pokryvom, ktorý odráža geologickú stavbu, výškovú členitosť, klimatické pomery, glaciálny a postglaciálny vývoj územia, ako aj dlhodobé antropogénne vplyvy. V horských a podhorských častiach územia sa vyskytujú najmä skeletnaté, plytšie a často kyslé pôdy viazané na zvetrávanie granitoidných, paleogénnych a kvartérnych sedimentov. V podtatranskom predhorí a v zastavaných častiach sídiel je však prirodzený pôdny profil často zmenený alebo prekrytý antropogénnymi úpravami, násypmi, zásypmi, spevnenými plochami a konštrukčnými vrstvami komunikácií.

Dotknuté územie navrhovanej zmeny je dlhodobo využívané na dopravnú vybavenosť, parkovanie alebo súvisiace verejné dopravné funkcie. Z hľadiska pôdných pomerov preto nejde o územie s prirodzene zachovaným poľnohospodárskym pôdnym profilom, ale o územie s výrazným antropogénnym ovplyvnením povrchovej vrstvy.

V širšom území sa podľa bonitovaných pôdnoekologických jednotiek môžu vyskytovať najmä menej produkčné pôdy horského a podhorského charakteru, vrátane pôd so zvýšenou skeletnatosťou, menšou hĺbkou pôdneho profilu alebo známkami oglejenia. Ako orientačné pôdne jednotky širšieho územia možno uviesť napríklad BPEJ 1072212 a 1079262, zaradené do nižšej kvalitatívnej skupiny poľnohospodárskych pôd. Tieto údaje však majú význam najmä pre hodnotenie poľnohospodárskej pôdy; pri existujúcich spevnených a dopravne využívaných plochách nevystihujú skutočný stav povrchovej vrstvy v celom rozsahu.

Poľnohospodárska výroba sa v riešenom území nevykonáva. Navrhovaná zmena nepredstavuje zásah do územia využívaného na poľnohospodársku produkciu.

Klimatické pomery

Dotknuté územie sa nachádza v Tatranskej Lomnici, v južnom predpolí Vysokých Tatier, na rozhraní horského prostredia tatranského masívu a podtatranského kotlinového priestoru. Klimatické pomery územia sú podmienené najmä nadmorskou výškou približne 830 – 900 m n. m., orografickým účinkom Vysokých Tatier, orientáciou svahov, výskytom inverzných situácií a polohou na kontakte horskej a kotlinovej klímy.

Horský masív Vysokých Tatier tvorí významnú bariéru pre prúdenie vzduchových hmôt. V dôsledku toho sa v území prejavuje osobitý charakter horskej klímy s častými a miestami aj náhlymi zmenami počasia. Južné a juhovýchodné svahy Tatier sú zároveň záveternou stranou pohoria, čo sa prejavuje špecifickými veternými, zrážkovými a teplotnými pomermi.

Pre charakteristiku riešeného územia sú použiteľné údaje meteorologickej stanice Tatranská Lomnica, situovanej v nadmorskej výške približne 830 m n. m. Publikované údaje uvádzajú pre Tatranskú Lomnicu priemerný ročný úhrn zrážok 833 mm. Najvyššie mesačné úhrny zrážok pripadajú na letné obdobie, najmä na jún až august, s maximom v júli. Mesačné úhrny zrážok dosahujú v Tatranskej Lomnici približne: január 44 mm, február 38 mm, marec 47 mm, apríl 51 mm, máj 87 mm, jún 114 mm, júl 117 mm, august 105 mm, september 71 mm, október 58 mm, november 53 mm a december 48 mm.

Zrážkový režim je typický pre horské a predhorské územie Vysokých Tatier. Zrážky narastajú s nadmorskou výškou a ich časť v chladnom období roka padá vo forme snehu. V predhorí Vysokých Tatier sa snehová pokrývka v priemere udrží približne 110 dní, obyčajne od polovice novembra do konca marca. Táto skutočnosť je významná najmä z hľadiska zimnej údržby spevnených plôch, tvorby námrazy, odvodnenia dažďových a topiacich sa snehových vôd a bezpečnosti pešieho pohybu.

V území je častý výskyt hmiel. Pre Tatranskú Lomnicu sa uvádza priemerný ročný počet dní s hmlou približne 59,8 dňa. Hmly a znížená viditeľnosť môžu mať význam najmä pre dopravnú bezpečnosť, orientáciu chodcov a vodičov a prevádzku dopravných zariadení.

Veterné pomery sú ovplyvnené celkovou orientáciou Popradskej kotliny a orografickým účinkom tatranského masívu. V Tatranskej Lomnici sa uvádza priemerná rýchlosť vetra približne 2,1 m/s, s významným podielom bezvetria. Z hľadiska smerov prúdenia sa uplatňujú najmä severozápadné, juhovýchodné, južné a juhozápadné smery. Pre územie Vysokých Tatier sú zároveň typické padavé vetry typu bóra, ktoré môžu pri mimoriadnych situáciách dosahovať vysoké rýchlosti a predstavujú významný prírodný rizikový faktor.

Vodstvo

Povrchové vody

Dotknuté územie navrhovanej zmeny patrí do hlavného povodia Visly, čiastkového povodia Dunajca a Popradu. Hydrologicky ide o územie odvodňované ľavostrannými prítokmi rieky Poprad, ktoré majú v tatranskom a podtatranskom priestore prevažne bystrinný charakter.

Lokalita autobusovej stanice sa nachádza z hľadiska prirodzenej hydrografickej siete v povodí Hlbokého potoka s hydrologickým číslom 3-01-02-1619. Ide o pravostranný prítok Skalnatého potoka, ktorý preteká intravilánom Tatranskej Lomnice v priestore železničnej stanice a následne ústi do Skalnatého potoka.

Lokalita záchytného parkoviska leží v povodí Skalnatého potoka s hydrologickým číslom 3-01-02-057, medzi jeho hlavným tokom a jeho bezmenným ľavostranným prítokom. Skalnatý potok je ľavostranným prítokom Popradu, tokom IV. rádu, s dĺžkou približne 15,6 km.

Najvyššia vodnosť tatranských tokov sa spravidla viaže na obdobie topenia snehu a dažďových zrážok v jarnom až skorom letnom období, najnižšie prietoky sa vyskytujú najmä v zimnom období.

Na priamo dotknutých plochách ani v ich bezprostrednej blízkosti sa nenachádzajú významné prirodzené jazerá ani vodné nádrže.

Podzemné vody

Hydrogeologické pomery dotknutého územia sú podmienené geologickou stavbou južného predpolia Vysokých Tatier, najmä prítomnosťou kvartérnych fluviálnych, glacifluviálnych až glaciálnych sedimentov a paleogénneho podložia. Podľa hydrogeologických mapových podkladov ŠGÚDŠ sa územie viaže predovšetkým na kvartérne kolektory s medzizrnovou priepustnosťou a na predkvartérne, najmä paleogénne prostredie s puklinovou priepustnosťou.

Z hľadiska obehu podzemných vôd majú najväčší význam kvartérne štrkopiesčité až piesčito-štrkovité sedimenty, najmä v nivách tokov, na fluviálnych a glacifluviálnych kuželoch a terasách. Ich priepustnosť je priestorovo premenlivá a závisí od zrnitostného zloženia, najmä od podielu štrkov, pieskov a prachovo-ílovitej frakcie. Polohy s vyšším podielom štrkov a pieskov môžu byť dobre priepustné, zatiaľ čo jemnozrnnejšie, hlinito-piesčité až ílovito-piesčité polohy môžu mať zníženú priepustnosť.

Paleogénne horniny v podloží kvartérneho pokryvu majú z hľadiska podzemných vôd prevažne puklinový charakter priepustnosti. Ich hydrogeologická významnosť je spravidla nižšia ako pri kvartérnych štrkopiesčitých sedimentoch,

pričom väčšia akumulácia podzemných vôd sa viaže najmä na priepustné kvartérne polohy a na miesta ich kontaktu s menej priepustným podložím.

Pre širšie územie Tatranskej Lomnice a Eurocampu sú relevantné útvary podzemných vôd SK1001000P – medzizrnové podzemné vody kvartérnych sedimentov Dunajca a Popradu a SK2004700F – puklinové podzemné vody podtatranskej skupiny a flyšového pásma čiastkového povodia Dunajca a Popradu.

Z dostupných prieskumných údajov vyplýva, že dotknuté územie je budované najmä kvartérnymi fluviálnymi až glacifluviálnymi sedimentmi, v podloží ktorých sa uplatňujú paleogénne horniny. V lokalite autobusovej stanice bol v rámci inžinierskogeologického prieskumu zistený výskyt kvartérnych glacifluviálnych sedimentov nad paleogénnym podložím; hladina podzemnej vody bola zistená v hĺbke približne 5,6 až 5,8 m pod terénom. V tejto časti sa preto neočakáva priamy vplyv podzemnej vody na bežné základové pomery.

Pre širší priestor záchytného parkoviska je významný archívny hydrogeologický vrt hĺbky 45 m, v ktorom bola hladina podzemnej vody zistená v hĺbke približne 2,45 m pod terénom. Fluviálne sedimenty boli overené do hĺbky približne 19,5 m a v ich podloží boli zistené paleogénne pieskovce. Výdatnosť zdroja bola overená čerpacou skúškou na úrovni približne 2,0 l/s. Tento údaj poukazuje na hydrogeologicky významnejšie kvartérne vodonosné prostredie v tejto časti územia.

Flóra

Širšie územie Tatranskej Lomnice sa nachádza v predpolí južných svahov Vysokých Tatier, v kontakte horského lesného prostredia, sídelno-rekreačnej zástavby a dopravne využívaných plôch. Vegetačný obraz územia je mozaikovitý a je výsledkom prirodzenej vegetačnej stupňovitosti Tatier, pôsobenia vetrových kalamít, lesohospodárskych zásahov, dlhodobého rekreačného využívania a urbanizačných vplyvov.

Potenciálnu prirodzenú vegetáciu širšieho územia predstavujú najmä horské ihličnaté lesy smrekového, smrekovcovo-smrekového až jedľovo-smrekového charakteru. Pre Vysoké Tatry je typická smrekovcovo-smreková centrálnokarpatská varianta, charakterizovaná prirodzeným výskytom smrekovca a výraznou dominanciou smreka, pri nízkom zastúpení až absencii jedle a buka. V prirodzenejších lesných porastoch širšieho územia dominujú najmä smrek obyčajný (*Picea abies*) a smrekovec opadavý (*Larix decidua*), s prímесou jarabiny vtáče (*Sorbus aucuparia*), brezy (*Betula spp.*), osiky (*Populus tremula*) a lokálne ďalších drevín.

Bylinné poschodie horských smrekových a zmiešaných smrekových lesov má prevažne acidofilný charakter. Typické sú druhy viazané na kyslé, humózne a

skeletnaté pôdy, napríklad brusnica čučoriedková (*Vaccinium myrtillus*), kyslička obyčajná (*Oxalis acetosella*), chlpaňa lesná (*Luzula sylvatica*), smlz chĺpkatý (*Calamagrostis villosa*), podbelica alpínska (*Homogyne alpina*) a viaceré druhy papradí a machorastov. V hustých smrekových porastoch môže byť bylinné poschodie druhovo chudobné, s významným podielom machorastov a ihličnatého opadu.

V širšom okolí sa vyskytujú aj sukcesné porasty vzniknuté po disturbanciách, najmä po vetrových kalamiťach a následných zásahoch. Na takýchto plochách sa uplatňujú pionierske dreviny, najmä breza, osika, jarabina a vrbý, pod ktorých ochranou postupne odrastajú klimaxové dreviny, najmä smrek. Tento vývoj je pre tatranské podmienky prirodzený a vytvára priestorovo členitú mozaiku mladších a starších porastov.

Ekologicky významnou zložkou širšieho územia sú vodné toky a ich sprievodná vegetácia. V priestore Skalnatého potoka a jeho prítokov sa uplatňuje brehová a vlhkomilná vegetácia, miestami aj fragmenty horských jelšových lužných lesov. Tieto biotopy majú význam ako hydrické biokoridory, genofondové plochy a migračné trasy. Sú citlivé najmä na zásahy do brehov, zmeny odtokových pomerov, odvodňovanie, znečistenie povrchových a podzemných vôd a stavebné zásahy v ich bezprostrednom okolí.

V sídelnej a rekreačnej časti Tatranskej Lomnice je vegetácia výrazne ovplyvnená človekom. Tvorí ju parkové a sadovnícke úpravy, sprievodná zeleň komunikácií, solitérne dreviny, skupiny stromov a krovín, udržiavané trávniky, zatravnené okraje spevnených plôch a ruderalizované lemy. V týchto plochách sa miešajú pôvodné druhy tatranského prostredia so sadovnícky vysádzanými drevinami a druhmi viazanými na narušené stanovišťa.

Vlastné dotknuté plochy navrhovanej zmeny – autobusová stanica a záchytné parkovisko – je dlhodobou antropogénne ovplyvnené. Ide o dopravné a spevnené plochy, v ktorých sa vegetácia vyskytuje predovšetkým ako sídelná, okrajová alebo sekundárna zeleň.

Fauna

Širšie územie Tatranskej Lomnice patrí zo zoogeografického hľadiska do karpatského horského priestoru v rámci palearktiskej oblasti. Druhové zloženie živočíšstva je podmienené najmä nadmorskou výškou, klimatickými pomermi, charakterom lesných porastov, prítomnosťou vodných tokov, mozaikou otvorených a zalesnených plôch a intenzitou ľudskej činnosti.

Fauna širšieho územia má horský až podhorský charakter. Z ekologického hľadiska sú významné najmä druhy viazané na lesné spoločenstvá, brehové porasty

a vodné toky, okraje lesa, lúčne a trávnaté plochy a sídelné alebo rekreačne využívané prostredie. Vlastné dotknuté plochy autobusovej stanice a záchytného parkoviska však predstavujú dlhodobu antropogénne ovplyvnenú dopravnú a spevnenú plochu. Ich význam ako trvalého biotopu citlivých alebo vzácných druhov je preto obmedzený.

V lesných a pololesných biotopoch širšieho územia možno očakávať výskyt druhov typických pre tatranské horské lesy a ich okraje. Z cicavcov ide najmä o srnca lesného, jeleňa lesného, diviaka lesného, líšku hrdzavú, kunu lesnú, vevericu obyčajnú, plcha sivého, drobné zemné cicavce a hmyzožravce. V širších lesných komplexoch TANAP-u nemožno vylúčiť ani výskyt veľkých šeliem, najmä medveďa hnedého, vlka dravého a rysa ostrovida. Vo vlastných dotknutých plochách však ide najviac o prechodný alebo potravný výskyt, nie o trvalé reprodukčné biotopy.

Z vtákov sú pre širšie lesné a okrajové biotopy typické druhy ihličnatých a zmiešaných lesov, parkovej zelene a sídelného prostredia, napríklad sýkorky, pinka lesná, brhlík lesný, červienka obyčajná, drozdy, oriešok obyčajný, krivonos smrekový, kôrovník dlhoprstý, d'atle a ďalšie dutinové alebo stromové druhy. V širšom území môžu loviť aj dravce, napríklad myšiak hôrny, jastrab lesný alebo sokol myšiár. Priamo na riešených dopravných plochách sa predpokladá najmä výskyt bežných synantropných a eurytopných druhov, teda druhov znášajúcich prítomnosť človeka a rušenie.

Vodné toky a ich sprievodná brehová vegetácia predstavujú z hľadiska fauny ekologicky citlivejšie prvky. V riešenom širšom území je významný najmä systém Skalnatého potoka a jeho prítokov. Na vodné a brehové biotopy môžu byť viazané druhy ako vodnár potočný, trasochvost horský, obojživelníky, vodné bezstavovce a ryby horských a podhorských tokov, napríklad pstruh potočný alebo hlaváče.

Obojživelníky a plazy môžu využívať najmä vlhké depresie, priekopy, okraje tokov, menej udržiavané trávnaté plochy a okraje lesa. V širšom území sú ekologicky relevantné napríklad skokan hnedý, ropucha bradavičnatá, kunka žltobruchá, mlok horský, mlok karpatský, jašterice a vretenica severná. Ich výskyt na vlastných spevnených plochách autobusovej stanice alebo parkoviska sa nepredpokladá ako významný, ale môže byť relevantný v okrajových vlhkých alebo zarastených častiach.

Vlastné dotknuté plochy majú z hľadiska živočíšstva najmä charakter sekundárnych a rušených stanovišť. Fauna týchto plôch bude tvorená predovšetkým bežnými druhmi sídelnej zelene, okrajových trávnatých plôch a ruderálnych lemov, najmä drobnými cicavcami, bezstavovcami a bežnými druhmi vtákov. Hodnotnejšie zoologické väzby sa viažu skôr na okolité lesné porasty, brehovú vegetáciu, vodné toky a vegetačné prepojenia než na samotné spevnené plochy.

Z hľadiska navrhovanej zmeny sú potenciálne vplyvy na faunu spojené najmä s dočasným rušením počas výstavby, s pohybom mechanizmov, hlukom, osvetlením, výrubom alebo poškodením drevín, zmenami odtokových pomerov a rizikom znečistenia vôd z dopravných a parkovacích plôch. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať ochrane brehových porastov, zachovaniu okrajovej zelene a minimalizácii svetelného rušenia.

Ochrana prírody

Z hľadiska územnej ochrany prírody podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny je potrebné obe časti navrhovanej zmeny hodnotiť samostatne. Lokalita autobusovej stanice sa nachádza na území Tatranského národného parku, kde platí tretí stupeň ochrany. Lokalita záchytného parkoviska sa nachádza v ochrannom pásme Tatranského národného parku, kde platí druhý stupeň ochrany.

Veľkoplošné chránené územia

Riešené územie je súčasťou širšieho priestoru Tatranského národného parku a jeho ochranného pásma. Tatranský národný park bol vyhlásený nariadením vlády SR č. 58/2003 Z. z., ktorým sa vyhlasuje Tatranský národný park. Národný park má podľa uvedeného nariadenia výmeru 73 800 ha a jeho ochranné pásmo 30 703 ha.

TANAP predstavuje najvýznamnejšie veľkoplošné chránené územie v predmetnom priestore a je rozhodujúcim limitom pre hodnotenie vplyvov navrhovanej zmeny na prírodu a krajinu. Lesné porasty TANAP-u sú z hľadiska ochrany prírody významné najmä ako biotopy horských druhov rastlín a živočíchov, retenčný prvok krajiny a stabilizačný prvok vodného režimu. Lesy tvoria dominantnú zložku prírodného prostredia a v rámci TANAP-u pokrývajú približne 85 % plochy. Typické podnebie a pestrá geologická stavba Tatier podmienili vznik rastlinstva osobitého horského a vysokohorského charakteru. Vzácné sú najmä tatranské, západokarpatské a karpatské endemity, ako aj glaciálne relikt.

Maloplošné chránené územia

Priamo do vlastných plôch autobusovej stanice a záchytného parkoviska nezasahuje žiadne maloplošné chránené územie.

V širšom území Tatranskej Lomnice sa nachádzajú viaceré maloplošné chránené územia viazané najmä na horské a dolinové časti Vysokých Tatier. Z hľadiska širších väzieb možno uviesť najmä NPR Studené doliny, NPR Slavkovská dolina a NPR Skalnatá dolina. Tieto územia sú viazané na prírodne hodnotné horské časti TANAP-u a nie na vlastné urbanizované dopravné plochy navrhovanej zmeny.

Vzhľadom na charakter navrhovanej zmeny, jej umiestnenie na existujúcich dopravných a spevnených plochách a priestorové oddelenie od maloplošných

chránených území sa nepredpokladá ich priame ovplyvnenie. Nepriame vplyvy sa môžu obmedzene prejaviť najmä cez odtokové pomery, svetelné rušenie, dopravné zaťaženie a kumulatívne pôsobenie v širšom území Tatranskej Lomnice.

Územia európskeho významu Natura 2000

V širšom území sa nachádza územie európskeho významu SKUEV0307 Tatry, ktoré je súčasťou sústavy Natura 2000. ÚEV Tatry. Predmetom ochrany ÚEV Tatry sú viaceré biotopy a druhy európskeho významu viazané najmä na horské lesy, alpínske a subalpínske biotopy, vodné toky, mokrade, skalné a sutinné stanovištia. Vlastné dotknuté plochy navrhovanej zmeny majú prevažne urbanizovaný a dopravne využívaný charakter, preto sa na nich nepredpokladá výskyt hodnotných biotopov európskeho významu. Potenciálne citlivé väzby môžu súvisieť najmä s brehovou a vlhkomilnou vegetáciou v okolí Skalnatého potoka a jeho prítokov, s migračnou priestupnosťou územia a s ochranou vôd pred znečistením.

Chránené vtáčie územia

V širšie dotknutom území sa nachádza CHVÚ Tatry, vyhlásené vyhláškou MŽP SR č. 4/2011 Z. z. CHVÚ Tatry bolo vyhlásené na zabezpečenie priaznivého stavu biotopov viacerých druhov vtákov európskeho významu, napríklad orla skalného, tetra hlucháňa, kuvika kapcavého, tetra hoľniaka, kuvika vrabčieho, jariabka hôrneho, sokola sťahovavého, bociana čierneho, orla krikľavého, lelka lesného, ďatľa čierneho, ďatľa trojprstého a strakoša sivého.

Vlastné riešené plochy majú charakter existujúcich dopravných, spevnených a urbanizovaných plôch, a preto nepredstavujú typické hniezdne biotopy druhov, pre ktoré bolo CHVÚ Tatry vyhlásené. Potenciálne nepriame vplyvy môžu súvisieť najmä s rušením počas výstavby, osvetlením, výrubom drevín, dopravným hlukom a zásahmi do okrajovej zelene.

Chránené stromy

V priamo dotknutých plochách navrhovanej zmeny nie je podľa dostupných podkladov evidovaný chránený strom. Pred realizáciou zásahov do drevín je potrebné overiť aktuálny stav drevín v teréne a postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

Riešené územie je súčasťou širšieho rekreačno-krajinného priestoru Vysokých Tatier, ktorý patrí medzi najvýznamnejšie rekreačné a krajinársky hodnotné územia Slovenska. Vysokohorské a predhorské prostredie Vysokých Tatier vytvára výraznú prírodnú dominantu a súčasne základný vizuálny, rekreačný a identifikačný rámec územia.

Krajinový obraz širšieho územia Tatranskej Lomnice je určovaný predovšetkým panorámou tatranského horského masívu, lesnými porastmi na južných svahoch Tatier, otvorenejšími plochami v predpolí, sídelno-rekreačnou zástavbou, dopravnou infraštruktúrou a technickými prvkami súvisiacimi s cestovným ruchom. Horský masív Vysokých Tatier tvorí rozhodujúcu vizuálnu kulisu územia a zvyšuje citlivosť územia na nevhodné hmotové, výškové, farebné alebo svetelné zásahy.

Z hľadiska ekologickej stability majú v širšom území najvyšší význam lesné porasty TANAP-u a jeho ochranného pásma, sprievodná vegetácia vodných tokov, sídelná a krajinotvorná zeleň a vegetačné prepojenia medzi lesnými, brehovými a otvorenými plochami. Menej stabilné, resp. antropogénne výrazne ovplyvnené prvky predstavujú spevnené dopravné plochy, parkoviská, cestné komunikácie, technické zariadenia a intenzívne využívané rekreačné plochy.

Navrhovaná zmena predstavuje úpravu a modernizáciu existujúcich dopravných plôch. Pri primeranom architektonickom a materiálovom riešení, zachovaní alebo doplnení zelene, regulácii osvetlenia a rešpektovaní mierky okolitej zástavby sa nepredpokladá zásadná zmena širšej krajinnej scenérie. Rizikom by bolo najmä nevhodné výškové alebo objemové riešenie objektov, nadmerné spevnenie plôch bez vegetačnej kompenzácie, svetelné znečistenie, odstránenie izolačnej zelene alebo narušenie pohľadových väzieb na tatranský masív.

Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia

Navrhovaná zmena je situovaná v meste Vysoké Tatry, v miestnej časti Tatranská Lomnica.

Mesto Vysoké Tatry je špecifickým horským mestom s rozptýlenou sídelnou štruktúrou, tvorenou viacerými miestnymi časťami pozdĺž tatranskej dopravnej a sídelnej osi. Funkčne ide o územie s dominantným významom cestovného ruchu, rekreácie, športu, klimatickej liečby, služieb a ochrany prírody. Tatranská Lomnica patrí medzi hlavné strediská cestovného ruchu vo Vysokých Tatrách, s významnou väzbou na lanové dráhy, lyžiarske a turistické trasy, ubytovacie a stravovacie zariadenia, železničnú dopravu, autobusovú dopravu a záchytné parkovanie.

Základné údaje o meste Vysoké Tatry:

Nadmorská výška	760 až 1 125 m.n.m
Rozloha	359,79 km ²
Počet obyvateľov k 30.06.2025	3 771

Ekonomické aktivity

Podstatnú časť územia mesta Vysoké Tatry tvorí Tatranský národný park a jeho ochranné pásmo. Z toho vyplýva obmedzený priestor pre priemyselnú výrobu a poľnohospodárstvo a zároveň významná orientácia mesta na služby cestovného ruchu, kúpeľníctvo, rekreáciu, verejnú dopravu, technickú obsluhu územia, verejné služby a ochranu prírody.

Priemyselná výroba sa v priamo dotknutom území navrhovanej zmeny nevykonáva. Vlastné riešené plochy majú dopravnú a obslužnú funkciu. Základné ekonomické aktivity sú viazané predovšetkým na strediská turizmu, športu a kúpeľné centrá medzinárodného významu.

Na území mesta Vysoké Tatry sa poľnohospodárska výroby nevykonáva.

Lesné hospodárstvo a starostlivosť o lesné ekosystémy v širšom území súvisia predovšetkým s režimom Tatranského národného parku.

Doprava

Tatranská Lomnica je významným dopravným a prestupným bodom vo Vysokých Tatrách. Územie je obsluhované cestnou dopravou, železničnou dopravou a nadväznými turistickými a rekreačnými väzbami.

Základnú cestnú kostru širšieho územia tvorí cesta II/537, známa ako Cesta slobody, ktorá zabezpečuje pozdĺžne prepojenie hlavných tatranských osád. Pre lokalitu záchytného parkoviska je významná aj cesta II/540, ktorá prepája Tatranskú Lomnicu s podtatranským priestorom smerom na Veľkú Lomnicu. Z hľadiska verejnej dopravy je podstatná väzba na Tatranskú elektrickú železnicu a železničnú stanicu Tatranská Lomnica.

Železničná a autobusová stanica Tatranská Lomnica patrí medzi významnejšej prestupné body vo Vysokých Tatrách tvoriacich spoločne dopravný terminál, ktorý je súčasťou multimodálnych prestupných terminálov a záchytných parkovísk s nadväznou verejnou dopravou.

Rekreácia a cestovný ruch

Región Vysokých Tatier je jedným z najvýznamnejších území cestovného ruchu na Slovensku. Tatranská Lomnica je významným centrom pobytovej rekreácie, horskej turistiky, zimných športov, lanovej dopravy, ubytovacích a stravovacích služieb a dopravnej obsluhy návštevníkov.

Aktivity cestovného ruchu sú v širšom území sústredené najmä do urbanizovaného pásma pozdĺž Cesty slobody a do hlavných nástupných bodov horskej turistiky a rekreácie. Tatranská Lomnica plní v tomto systéme funkciu významného nástupného a prestupného priestoru.

Kultúrohistorické hodnoty územia

V širšom území Tatranskej Lomnice sa nachádzajú viaceré kultúrohistorické hodnoty, ktoré súvisia s historickým vývojom tatranských osád, kúpeľníctva, cestovného ruchu a dopravnej infraštruktúry. V miestnej časti Tatranská Lomnica je vyhlásená Pamiatková zóna Tatranská Lomnica. Podľa zásad ochrany pamiatkového územia bola pamiatková zóna vyhlásená nariadením Okresného úradu v Poprade č. 730/92 zo dňa 8.6.1992 s účinnosťou od 1.6.1992.

Predmetom ochrany pamiatkovej zóny sú najmä urbanistické, architektonické, historické a krajinno-kompozičné hodnoty Tatranskej Lomnice.

V územnom pláne mesta sú v Tatranskej Lomnici evidované viaceré nehnuteľné národné kultúrne pamiatky, vrátane objektov súvisiacich s historickým vývojom sídla a dopravnou infraštruktúrou, napríklad železničná stanica elektrickej dráhy.

Archeologické pamiatky

V širšom území mesta Vysoké Tatry sú evidované archeologické nálezy a lokality rôzneho veku. Pre Tatranskú Lomnicu zásady ochrany pamiatkovej zóny uvádzajú staršie archeologické zistenia vrátane náhodného nálezu z doby halštatskej a povrchových prieskumov, ktoré preukázali najmä neskoronovoveké osídlenie.

Priamo v dotknutých plochách autobusovej stanice a záchytného parkoviska nie je z dostupných podkladov zrejmá existencia archeologickej lokality.

Zdravotný stav obyvateľstva

Z demografických ukazovateľov vyplýva, že úmrtnostné pomery v okrese Poprad sú v rámci okresov Slovenskej republiky relatívne priaznivé. Podľa Populačnej prognózy krajov a okresov Slovenska 2023 – 2050 je okres Poprad pri úmrtnosti mužov aj žien zaradený do skupiny okresov s podpriemernou úmrtnosťou. Stredná dĺžka života pri narodení v okrese Poprad dosiahla v období 2020 – 2022 u mužov 73,29 roka a u žien 80,64 roka. V porovnaní s obdobím 2015 – 2019 ide o pokles, ktorý súvisí so zhoršenými úmrtnostnými pomermi počas pandemického obdobia.

Z hľadiska budúceho vývoja je významným faktorom starnutie populácie. Prognóza predpokladá v okrese Poprad pokles počtu obyvateľov a súčasne rast indexu starnutia z hodnoty 118,41 v roku 2025 na 206,62 v roku 2050.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických.

1. Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhovaná zmena je situovaná v dopravne a obslužne využívaných častiach Tatranskej Lomnice. Areál autobusovej stanice sa nachádza v centrálnej urbanizovanej časti sídla, v kontakte s občianskou vybavenosťou, ubytovacími zariadeniami, železničnou stanicou, verejnými priestormi a pešími trasami. Záchytné parkovisko je situované v okrajovejšej rekreačno-dopravnej polohe pri ceste II/540. Dotknutým obyvateľstvom sú najmä obyvatelia a návštevníci Tatranskej Lomnice, cestujúci verejnou dopravou, používatelia parkovísk, ubytovaní hostia, chodci, cyklisti a prevádzkovatelia služieb v okolí.

Počas výstavby možno očakávať dočasné rušivé vplyvy spojené so stavebnými prácami, najmä hluk, vibrácie, prašnosť, emisie zo stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy, obmedzenia pohybu chodcov a zmeny v organizácii autobusovej a individuálnej dopravy. Najvýraznejšie sa môžu prejavovať v bezprostrednom okolí autobusovej stanice, kde sa koncentruje pohyb cestujúcich, peších, návštevníkov služieb a ubytovaných hostí. V lokalite záchytného parkoviska budú vplyvy viazané najmä na okrajovú rekreačno-dopravnú polohu pri ceste II/540.

Z hľadiska obyvateľstva a návštevníkov bude najdôležitejšie obmedziť hlučné práce na denný čas, zabezpečiť technicky vyhovujúci stav mechanizmov, obmedziť chod motorov naprázdno, kropiť prašné plochy, čistiť výjazdy zo stavby, zakrývať sypké materiály a priebežne odstraňovať nánosy zo spevnených plôch. Výstavba si zároveň vyžiada dočasnú organizáciu autobusovej dopravy, bezpečné náhradné pešie trasy, zachovanie prístupu k železničnej stanici a službám, zrozumiteľné informačné značenie a koordináciu s dopravcami a IDS Východ, najmä počas turistických a zimných špičiek.

Počas stavebných prác sa dočasne zvýši aj riziko stretu chodcov, cestujúcich, stavebných mechanizmov a vozidiel. Toto riziko bude potrebné obmedziť jasným oddelením staveniska od verejnosti, oplotením alebo vyznačením pracovných plôch, bezpečnými dočasnými priechodmi, zabezpečením výkopov a priebežnou kontrolou dopravno-bezpečnostného režimu. Pri dodržaní týchto opatrení budú vplyvy výstavby na obyvateľstvo lokálne, dočasné a akceptovateľné.

Počas prevádzky bude rozhodujúcim vplyvom na obyvateľstvo a návštevníkov najmä zmena organizácie dopravy, parkovania a prestupu na verejnú dopravu. Navrhovaná zmena nemení základnú dopravnú funkciu územia, ale modernizuje a

organizuje existujúce dopravné plochy. Frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nezvyšuje, kapacita parkovania pri autobusovej stanici sa nemení a kapacita záchytného parkoviska zostáva tiež na úrovni súčasne využívannej kapacity. Nepredpokladá sa preto významné zvýšenie dopravného zaťaženia oproti súčasnému stavu.

Pozitívne vplyvy sa prejavia najmä zlepšením prestupných väzieb, zrozumiteľnejšou organizáciou autobusovej stanice, doplnením informačných prvkov IDS, vytvorením režimov Park & Ride, Bike & Ride a Kiss & Ride, lepším usporiadaním parkovania a bezpečnejšími pešími trasami. Z hľadiska cestujúcich, návštevníkov a osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie pôjde o zlepšenie komfortu, orientácie a bezpečnosti pohybu v dopravnom uzle.

Prevádzkové vplyvy na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia budú naďalej súvisieť najmä s dopravou, teda s pohybom autobusov, osobných vozidiel, karavanov, taxi, vozidiel zimnej údržby a zásobovania. Vzhľadom na existujúci dopravný charakter územia a nezvyšovanie kapacity záchytného parkoviska sa nepredpokladá zásadná zmena hlukového ani emisného charakteru územia. Lokálne zvýšenie hluku a emisií môže vzniknúť najmä pri vjazdoch, výjazdoch, rampách, autobusových nástupištiach a počas sezónnych špičiek; tieto vplyvy bude možné obmedziť vhodnou organizáciou dopravy, informačným systémom obsadenosti parkoviska a nadväznosťou verejnej dopravy.

Novým lokálnym stacionárnym zdrojom hluku budú technické zariadenia budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá systému vzduch/vzduch a zariadenia odvetrania. Ich významnosť bude závisieť od konkrétnych akustických parametrov, umiestnenia a prevádzkového režimu. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné zabezpečiť, aby prevádzka týchto zariadení nespôsobovala prekročenie prípustných hodnôt hluku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore, najmä pri ubytovacích zariadeniach a verejne využívaných priestoroch.

Navrhovaná zmena môže zlepšiť kvalitu verejného priestoru najmä doplnením čakacích a informačných prvkov, zlepšením prestupu, bezpečnejším vedením peších trás, úpravou parkovania a sadovými úpravami. Vplyv na cestovný ruch a služby možno hodnotiť prevažne priaznivo, keďže Tatranská Lomnica je významným nástupným a prestupným bodom a zlepšenie dopravnej organizácie môže znížiť dopravný chaos a zvýšiť komfort návštevníkov.

Celkovo možno vplyvy navrhovanej zmeny na obyvateľstvo hodnotiť ako prevažne lokálne. Počas výstavby budú negatívne vplyvy dočasné a bude ich možné organizačne zmierniť. Počas prevádzky sa nepredpokladá významné zhoršenie podmienok pre obyvateľov, návštevníkov ani ubytovaných hostí. Pri vhodnom

prevádzkovom režime, rešpektovaní citlivosti najbližších ubytovacích zariadení a prevádzok služieb a dodržaní opatrení na obmedzenie hluku, prašnosti, dopravných konfliktov a svetelného rušenia možno celkový vplyv na obyvateľstvo hodnotiť ako prijateľný.

2. Hodnotenie zdravotných rizík

Z hľadiska možného ovplyvnenia zdravia obyvateľstva sú pri navrhovanej zmene relevantné najmä fyzikálne a chemické faktory súvisiace so stavebnou činnosťou a dopravou. Ide predovšetkým o hluk, vibrácie, prašnosť, emisie zo spaľovacích motorov, bezpečnosť pohybu chodcov a cestujúcich a lokálne pôsobenie technických zariadení budovy autobusovej stanice. Citlivejšími receptormi sú najmä cestujúci, chodci, ubytovaní hostia a návštevníci služieb v okolí autobusovej stanice, osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, deti a seniori.

Za zdravotne relevantnú možno považovať takú zmenu fyzikálnych alebo chemických faktorov prostredia súvisiacu s realizáciou navrhovanej činnosti, ktorej intenzita, trvanie alebo frekvencia môžu viesť k nepriaznivému ovplyvneniu zdravia alebo k významnému zníženiu kvality života. Ide najmä o dlhodobé alebo opakované pôsobenie zasahujúce do chránených priestorov bývania alebo ubytovania, prekračovanie prípustných hodnôt hluku alebo kvality ovzdušia, prípadne významné zvýšenie rizika dopravných kolízií.

V danom prípade sa navrhovaná zmena realizuje prevažne na existujúcich dopravne využívaných plochách autobusovej stanice a záchytného parkoviska. Zmena nemení základnú dopravnú funkciu územia a nepredpokladá sa významné zvýšenie dopravného zaťaženia oproti súčasnému stavu. Zdravotne relevantné vplyvy preto treba hodnotiť najmä ako prírastkové vplyvy modernizácie a organizačnej úpravy existujúcej dopravnej infraštruktúry.

Počas výstavby možno očakávať krátkodobé lokálne zvýšenie hluku, prašnosti, vibrácií a emisií zo stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy. Tieto vplyvy môžu dočasne zhoršiť faktory pohody obyvateľov, cestujúcich, návštevníkov a ubytovaných hostí v okolí autobusovej stanice, najmä rušením hlukom, zvýšenou prašnosťou, obmedzením komfortu pohybu a dočasnými zmenami dopravnej dostupnosti. Narušenie faktorov pohody nemusí znamenať priame poškodenie zdravia, môže sa však prejsť ako rušenie, podráždenosť, únava, zhoršenie oddychu, zvýšený stres z dopravného pohybu alebo subjektívne zníženie kvality prostredia. Vzhľadom na dočasný charakter výstavby a možnosť uplatnenia bežných stavebno-organizačných opatrení sa nepredpokladá významné zdravotné riziko.

Počas prevádzky zostane hlavným zdravotne relevantným faktorom doprava, ktorá bude zdrojom dopravného hluku, emisií do ovzdušia a rizík súvisiacich s pohybom vozidiel a chodcov. Keďže navrhovaná zmena nevyvoláva novú významnú dopravnú záťaž, prírastkové vplyvy na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia možno hodnotiť ako malé. Novými lokálnymi stacionárnymi zdrojmi hluku budú technické zariadenia budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá a odvetranie; ich akustické parametre je potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie navrhnuť tak, aby neboli prekročené prípustné hodnoty hluku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore.

Pri dodržaní navrhovaných technických, dopravno-organizačných a environmentálnych opatrení sa nepredpokladá významné zvýšenie zdravotného rizika pre obyvateľov, návštevníkov, cestujúcich ani ubytovaných hostí. Celkové zdravotné riziko možno hodnotiť ako nízke. Navrhovaná zmena môže zároveň nepriamo prispieť k zlepšeniu kvality užívania územia lepšou organizáciou dopravy, bezpečnejším pohybom chodcov, vyšším komfortom prestupu a lepšou informovanosťou cestujúcich.

3. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Navrhovaná zmena nebude predstavovať významný zásah do horninového prostredia ani reliéfu. Realizácia je situovaná prevažne na existujúcich dopravne využívaných a antropogénne upravených plochách autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp.

Počas výstavby dôjde iba k lokálnym zásahom do pripovrchových vrstiev horninového prostredia, najmä pri odstránení existujúcich spevnených plôch, zakladaní objektu autobusovej stanice, realizácii konštrukčných vrstiev komunikácií a pri výkopoch pre technickú infraštruktúru. Tieto zásahy budú mať bežný stavebno-technický charakter a budú priestorovo obmedzené na riešené stavebné objekty.

Podľa dostupných inžinierskogeologických podkladov je územie budované kvartérnymi glacifluviálnymi sedimentmi s paleogénnym podložím. Podzemná voda bola v priestore autobusovej stanice zistená v hĺbke približne 5,6 až 5,8 m pod terénom a podľa záverov prieskumu nebude ovplyvňovať základové pomery stavby. Pri výkopových prácach bude potrebné dodržať odporúčané sklony výkopov, prípadne hlbšie výkopy zabezpečiť pažením.

Vplyv na reliéf bude nevýznamný. Navrhovaná zmena nevyžaduje rozsiahle zárezy, násypy, zásahy do skalného podložia ani zmenu prirodzených terénnych hrán. Terénne úpravy budú mať lokálny charakter a budú súvisieť najmä s úpravou nivelety spevnených plôch, chodníkov, nástupísk, parkovacích státí a napojením na existujúce komunikácie a technickú infraštruktúru.

Potenciálne riziká počas výstavby predstavujú najmä dočasné obnaženie zemín, splavovanie jemných častíc pri zrážkach a havarijný únik ropných látok zo stavebných mechanizmov. Tieto riziká sú pri dodržaní bežných stavebných a organizačných opatrení dobre kontrolovateľné.

Počas prevádzky sa ďalšie zásahy do horninového prostredia nepredpokladajú. Navrhovaná zmena nebude mať vplyv na nerastné suroviny, geologické zdroje ani stabilitu územia. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf možno hodnotiť ako malé, lokálne, prevažne dočasné počas výstavby a bez významného negatívneho vplyvu počas prevádzky.

4. Vplyvy na klimatické pomery

Vplyvy navrhovanej zmeny na klimatické pomery možno hodnotiť ako málo významné až zanedbateľné. Stavba nemá charakter činnosti, ktorá by mohla ovplyvniť makroklimatické alebo mezoklimatické pomery územia, teda teplotný režim, zrážkové pomery, prúdenie vzduchu alebo horskú klímu Vysokých Tatier. Relevantné sú najmä lokálne mikroklimatické vplyvy súvisiace so spevnenými plochami, odtokom dažďových vôd, tienením, prehrievaním povrchov a dopravnými emisiami. Keďže autobusová stanica je už v súčasnosti dopravne využívanou a prevažne spevnenou asfaltovou plochou a výjazd s výjazdom zostávajú v existujúcej polohe, nejde o zásadnú premenu prírodného povrchu na urbanizovanú plochu.

Navrhovaná zmena sama osebe nebude významným zdrojom skleníkových plynov. Dočasné emisie vzniknú počas výstavby a menší trvalý príspevok bude spojený so spotrebou energie a dopravnou prevádzkou terminálu a parkoviska. Z hľadiska systémového účinku však stavba podporuje prestup z individuálnej automobilovej dopravy na verejnú dopravu a kombinované formy mobility. Preto môže pri vhodnom prevádzkovom nastavení nepriamo prispieť k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravy v jadrovom území Vysokých Tatier.

5. Vplyvy na ovzdušie

Navrhovaná zmena nebude predstavovať nový významný stacionárny zdroj znečisťovania ovzdušia. Ide o modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry – autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp. Vykurovanie objektu autobusovej stanice bude riešené elektricky; ročná potreba energie na vykurovanie je podľa podkladov 41 400,6 kWh/rok. Z podkladov nevyplýva prevádzka lokálneho spaľovacieho zdroja, ktorý by priamo emitoval znečisťujúce látky do ovzdušia v dotknutom území.

Počas výstavby budú zdrojmi znečisťovania ovzdušia najmä búracie a stavebné práce, zemné práce, manipulácia so stavebnými materiálmi, pohyb stavebných

mechanizmov a nákladná doprava. Pôjde predovšetkým o dočasnú prašnosť, tuhé znečisťujúce látky a emisie zo spaľovacích motorov, najmä oxidy dusíka, oxid uhoľnatý a prchavé organické látky. Tento vplyv bude lokálny, dočasný a viazaný na organizáciu stavebných prác. Pri dodržaní bežných opatrení na obmedzenie prašnosti sa nepredpokladá významné zhoršenie kvality ovzdušia.

Počas prevádzky budú zdrojom emisií najmä mobilné zdroje, teda osobné vozidlá, autobusy, vozidlá v režime Kiss & Ride, taxi, motocykle, karavany a obsluha záchytného parkoviska. Z hľadiska charakteru emisií pôjde najmä o oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, prachové častice z výfukových plynov a resuspenzie prachu z povrchov komunikácií, ako aj o prchavé organické látky. Emisie budú priestorovo viazané najmä na vnútroareálové komunikácie, parkovacie miesta, autobusové nástupištia, vjazdy a výjazdy.

Vplyv na kvalitu ovzdušia je potrebné hodnotiť ako prírastkový vplyv navrhovanej zmeny, nie ako vplyv celej existujúcej dopravnej záťaže v Tatranskej Lomnici. Riešené plochy sú už v súčasnosti dopravne využívané. Po realizácii zmeny sa nepredpokladá významné zvýšenie dopravného zaťaženia oproti súčasnému stavu; frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nemení, kapacita parkovania pri autobusovej stanici sa proti súčasne využívanej kapacite nezvyšuje a kapacita záchytného parkoviska zostáva zachovaná. Navrhovaná zmena preto nebude generovať novú významnú dopravnú záťaž.

Lokálne zvýšenie emisií možno očakávať najmä v čase dopravných špičiek, pri vjazdoch, výjazdoch, rampách, manévrovaní vozidiel a pri vyššej obsadenosti záchytného parkoviska. Ide však o emisie z bežnej areálovej dopravy a parkovania, nie o koncentrovaný technologický zdroj. Význam týchto emisií bude závisieť najmä od organizácie dopravy, obsadenosti parkovísk, dĺžky státia vozidiel so zapnutým motorom a sezónnej návštevnosti.

Navrhovaná zmena môže mať aj nepriamy priaznivý vplyv na ovzdušie, pretože vytvára technické a organizačné podmienky na prestup z individuálnej automobilovej dopravy na verejnú dopravu v režime Park & Ride. Tento priaznivý efekt však nemožno v tomto stupni dokumentácie kvantifikovať bez dopravného modelu a údajov o skutočnom počte vozidiel, ktorých jazdy budú nahradené verejnou dopravou. Skutočný účinok bude závisieť od prevádzkového režimu, nadväznosti spojov, informovania cestujúcich, regulácie parkovania a atraktivity verejnej dopravy.

Na základe uvedeného možno vplyvy navrhovanej zmeny na ovzdušie hodnotiť ako malé, lokálne a počas výstavby dočasné. Počas prevádzky sa nepredpokladá vznik nového významného zdroja znečisťovania ovzdušia ani významné zhoršenie imisnej situácie v dotknutom území. Pri vhodnom dopravno-prevádzkovom nastavení

môže navrhovaná zmena nepriamo prispieť k obmedzeniu zbytočných jász individuálnej automobilovej dopravy v centrálnej časti Tatranskej Lomnice.

6. Vplyvy na vodné pomery

Vplyv na povrchové vody

Navrhovaná zmena nebude spojená s odberom povrchových vód ani s priamym vypúšťaním splaškových alebo technologických odpadových vód do povrchového toku. Splaškové vody z novej budovy autobusovej stanice budú odvádzané do verejnej kanalizácie.

Počas výstavby môže dôjsť k dočasnému lokálnemu ovplyvneniu povrchového odtoku najmä pri zemných prácach, dočasnom obnažení povrchov, manipulácii so stavebnými materiálmi a pohybe stavebných mechanizmov. Rizikom je najmä splach jemných častíc, stavebných nečistôt alebo prípadné havarijné znečistenie zo staveniska počas zrážok. Pri usmernení odtoku zo staveniska, zabránení splavovaniu zeminy mimo pracovné plochy, udržiavaní čistoty komunikácií a zabezpečení mechanizmov proti úniku ropných látok bude tento vplyv krátkodobý a málo významný.

Počas prevádzky budú z hľadiska vodných pomerov rozhodujúce dažďové vody zo strechy, komunikácií, parkovacích stojísk, chodníkov a manipulačných plôch. Dažďové vody zo strechy objektu autobusovej stanice budú odvádzané oddelene od splaškových vód a vsakované prostredníctvom navrhovaného vsakovacieho systému. Keďže ide o vody zo strešných plôch, ktoré nie sú za bežných okolností znečistené ropnými látkami z dopravy, možno tento spôsob nakladania s nimi považovať za vhodný prvok lokálneho zadržania zrážkových vód.

Dažďové vody zo spevnených dopravných a parkovacích plôch oboch parkovísk budú odvedené do súčasného kanalizačného systému. Z hľadiska množstva povrchového odtoku sa nepredpokladá významná zmena oproti súčasnému stavu, keďže riešené plochy sú už v súčasnosti dopravne využívané a vo významnej miere spevnené.

Vplyv navrhovanej zmeny na povrchové vody možno hodnotiť ako malý, lokálny a environmentálne prijateľný.

Vplyv na podzemné vody

Navrhovaná zmena nebude spojená s odberom podzemných vód ani s priamym vypúšťaním odpadových vód do podzemných vód. Objekt autobusovej stanice bude zásobovaný pitnou vodou z verejného vodovodu a splaškové odpadové vody budú odvádzané do verejnej kanalizácie.

Z hľadiska hydrogeologických pomerov je dôležité, že podľa IG prieskumu bola podzemná voda zistená v hĺbke približne 5,6 až 5,8 m pod terénom a preto nebude

ovplyvňovať základové pomery stavby. Navrhované stavebné zásahy nepredstavujú priamy zásah do hladiny podzemnej vody. Výkopy budú viazané najmä na zakladanie objektu, konštrukčné vrstvy spevnených plôch a uloženie prípojok technickej infraštruktúry.

Počas výstavby je potenciálnym rizikom pre podzemné vody najmä havarijný únik pohonných hmôt, olejov alebo mazív zo stavebných mechanizmov a nákladných vozidiel. Toto riziko má havarijný, nie bežný prevádzkový charakter. Pri používaní technicky spôsobilých mechanizmov, zákaze servisovania techniky mimo určených plôch, vybavení staveniska havarijnými prostriedkami a okamžitom odstránení prípadne kontaminovanej zeminy sa nepredpokladá významné ovplyvnenie kvality podzemných vôd.

Počas prevádzky bude z hľadiska podzemných vôd relevantné najmä navrhované vsakovanie dažďových vôd zo strechy objektu autobusovej stanice. Keďže ide o vody zo strešných plôch, ktoré nie sú za bežných okolností znečistené ropnými látkami z dopravy, ich vsakovanie možno hodnotiť ako vhodné riešenie podporujúce lokálnu infiltráciu zrážkových vôd. Podmienkou je technické riešenie vsakovacieho objektu v súlade s výsledkami inžinierskogeologického posúdenia, dostatočná filtračná a akumulačná kapacita podložia a zachovanie bezpečnej vzdialenosti od základových konštrukcií a inžinierskych sietí.

Dažďové vody zo spevnených dopravných a parkovacích plôch oboch parkovísk budú odvedené do súčasného kanalizačného systému. V skladbe parkovacích plôch záchytného parkoviska z vegetačných tvárnic bude použitá sorpčná geotextília ako doplnkové opatrenie proti drobným úkapom ropných látok. Vplyvy navrhovanej zmeny na povrchové a podzemné vody možno hodnotiť ako malý a environmentálne prijateľný

7. Vplyvy na pôdu

Navrhovaná zmena nebude predstavovať významný negatívny vplyv na pôdu a pôdny fond. Riešenie je situované prevažne do územia už dotknutého dopravnou infraštruktúrou, spevnenými plochami a predchádzajúcim antropogénnym využívaním. Predmetom zmeny nie záber novej prírodnej alebo poľnohospodársky využívannej plochy.

Počas výstavby dôjde mimo zastavaných plôch k lokálnemu zásahu do pôdneho substrátu najmä pri zriaďovaní chodníkov a pri výkopoch pre technickú infraštruktúru. Vplyvy budú priestorovo obmedzené na riešené stavebné objekty a budú mať bežný stavebno-technický charakter.

Za hlavné riziká počas výstavby možno považovať dočasné rozrušenie povrchu, zhutnenie pôdy alebo podlažia pohybom mechanizmov, splach jemných častíc pri intenzívnych zrážkach a havarijný únik ropných látok zo stavebných mechanizmov. Tieto riziká sú kontrolovateľné štandardnými opatreniami, najmä organizáciou staveniska, obmedzením pohybu mechanizmov mimo určených plôch, technicky vyhovujúcim stavom mechanizmov, okamžitým odstránením prípadne kontaminovanej zeminy a zabránením splavovaniu zeminy mimo staveniska.

8. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Z hľadiska priameho zásahu do vegetácie bude najvýznamnejším vplyvom odstránenie časti existujúcej sídelnej zelene v areáli autobusovej stanice. Podľa výkazu stromov budú z dôvodu kolízie s navrhovaným dopravno-prevádzkovým riešením odstránené 4 ks brezy previsnutej (*Betula pendula*) a 5 ks javora horského (*Acer pseudoplatanus*). Priamo dotknutá vegetácia má charakter sprievodnej, sídelnej a parkovej zelene v dopravne využívanom priestore, nie prirodzeného lesného, lúčneho, mokraďového alebo vodného biotopu.

V areáli budú zároveň zachované 6 ks existujúcich stromov, a to 3 ks javora horského (*Acer pseudoplatanus*), 2 ks jaseňa štíhleho (*Fraxinus excelsior*) a 1 ks borovice limbovej (*Pinus cembra*). Zachované dreviny predstavujú hodnotnejší stabilizačný prvok existujúcej zelene, preto bude potrebné počas výstavby zabezpečiť ich ochranu pred poškodením koreňového priestoru, kmeňov a korún.

Navrhované sadové úpravy počítajú s výsadbou 12 ks nových stromov. Celková plocha zelene sa zvýši z pôvodných 417 m² na 608 m², čo predstavuje nárast približne o 191 m². Z celkovej navrhovanej plochy zelene bude 520,70 m² tvoriť trávnatý povrch a 87,30 m² kríkové záhony.

Navrhovaný výsadbový rastlinný materiál stromov je nasledovný: jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*) – 2 ks, smrekovec opadavý (*Larix decidua*) – 2 ks, borovica horská (*Pinus mugo*) – 2 ks, borovica horská 'Wintergold' (*Pinus mugo* 'Wintergold') – 2 ks a borovica lesná (*Pinus sylvestris*) – 4 ks. Kríkové záhony budú podľa projektového zoznamu tvoriť najmä: borievka šupinatá 'Blue Star', borievka rozprestretá 'Lime Glow', drieň biely 'Sibirica Variegata', dráč Thunbergov neopadavý, skalník Dammerov a tis obyčajný 'Repandens'.

V časti záchytného parkoviska sa neuvažuje so samostatným objekt sadových úprav. Parkovacie státi sú v existujúcom stave tvorené zatrávňovacími blokmi a komunikácie asfaltom, resp. betónom, pričom toto konštrukčné riešenie sa ponecháva aj do budúcnosti.

Navrhovaná zmena spôsobí lokálnu stratu časti existujúcej sídelnej zelene, konkrétne 9 ks stromov a skupín krov v kolízii s navrhovaným riešením. Tento zásah je však v projektovom riešení čiastočne kompenzovaný zachovaním 6 ks existujúcich stromov, výsadbou 12 ks nových stromov, založením kríkových záhonov a zväčšením celkovej plochy zelene v priestore autobusovej stanice o približne 191 m². Pri dodržaní podmienok výrubu, náhradnej výsadby, ochrany zachovaných drevín počas výstavby a odbornej realizácie sadových úprav možno vplyv na flóru a biotopy hodnotiť ako malý, lokálny a kompenzovateľný.

Podľa dostupných podkladov a vzhľadom na charakter riešených plôch ako existujúcich dopravných, spevnených a sídelne ovplyvnených plôch sa nepredpokladá zásah do biotopov európskeho alebo národného významu ani do známych biotopov chránených druhov rastlín a živočíchov.

9. Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovaná zmena nebude predstavovať významnú zmenu základnej štruktúry krajiny ani spôsobu využívania dotknutého územia. Realizovaná bude prevažne v existujúcich dopravne využívaných a spevnených plochách autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp. Existujúca dopravná funkcia územia zostane zachovaná, pričom dôjde najmä k jej organizačnému a technickému skvalitneniu v prospech verejnej dopravy, režimov Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride a bezpečnejšieho pohybu chodcov.

Z hľadiska krajinného obrazu bude navrhovaná zmena vnímateľná najmä lokálne, v priestore autobusovej stanice, príľahlých chodníkov, parkovacích plôch a záchytného parkoviska. V širších pohľadoch na masív Vysokých Tatier a Belianskych Tatier nebude predstavovať nový dominantný prvok. Dotknuté územie je už v súčasnosti súčasťou urbanizovaného a dopravného priestoru Tatranskej Lomnice, v ktorom sa nachádzajú komunikácie, parkoviská, občianska vybavenosť, železničná a autobusová infraštruktúra a technické prvky.

V priestore autobusovej stanice môže dôjsť k zlepšeniu lokálneho urbanistického a krajinného obrazu, najmä pri kvalitnom architektonickom, materiálovom a sadovníckom riešení. Nová budova autobusovej stanice je navrhnutá ako jednopodlažný objekt a riešenie verejných plôch má nadväzovať na existujúci charakter centrálnej časti Tatranskej Lomnice. Súčasťou zmeny bude aj zásah do zelene: odstránených bude 9 stromov, zachovaných 6 existujúcich stromov a vysadených 12 nových stromov. Celková plocha zelene sa má zvýšiť zo 417 m² na 608 m², teda približne o 191 m².

V lokalite záchytného parkoviska Eurocamp bude vplyv na krajinný obraz spočívať najmä v modernizácii existujúcej spevnenej parkovacej plochy, doplnení organizácie parkovania, chodníkov, zastávkových prístreškov, verejného osvetlenia a informačných prvkov. Vzhľadom na existujúce využívanie plochy ako parkoviska a jej polohu pri dopravnej infraštruktúre sa nepredpokladá vznik nového výrazne rušivého vizuálneho prvku.

Vplyvy navrhovanej zmeny na štruktúru krajiny, využívanie krajiny a krajinný obraz možno hodnotiť ako malé až mierne, lokálne a pri kvalitnom architektonickom, materiálovom, svetelnom a sadovníckom riešení prijateľné. Navrhovaná zmena nemení základný krajinný charakter územia, nevytvára novú výškovú ani hmotovú dominantu a môže lokálne prispieť k usporiadanejšiemu a vizuálne kvalitnejšiemu verejnému priestoru.

10. Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Vzhľadom na umiestnenie zásahov prevažne do existujúcich dopravných a spevnených plôch, mimo maloplošných chránených území a mimo známych prírodných biotopov európskeho alebo národného významu sa nepredpokladá významný negatívny vplyv na chránené územia. Tento záver je podmienený dodržaním opatrení na ochranu vôd, pôdy, drevín, nočného prostredia a obmedzením zásahov mimo riešených plôch.

V dotknutom území nie sú vyhlásené chránené stromy. Územie nie je súčasťou chránenej vodohospodárskej oblasti ani nezasahuje do ochranných pásiem vodárenských zdrojov. Územie nezasahuje do prírodných biotopov európskeho alebo národného významu. Navrhovaná zmena sa netýka prirodzených lesných, vysokohorských, mokraďových, vodných alebo skalných biotopov, ktoré sú predmetom ochrany v rámci TANAP-u a sústavy Natura 2000. Zásahy budú viazané na existujúce dopravné a spevnené plochy, prípadne na sídelnú a sprievodnú zeleň v areáli autobusovej stanice.

Počas výstavby môžu vzniknúť krátkodobé a lokálne rušivé vplyvy, najmä hluk, prašnosť, pohyb mechanizmov, dočasné obnaženie povrchov, manipulácia so stavebnými materiálmi a zvýšený pohyb osôb v okolí staveniska. Tieto vplyvy budú časovo obmedzené a nebudú mať charakter zásahu schopného významne ovplyvniť celistvosť chránených území, migračné trasy, vodné biotopy alebo predmety ochrany území Natura 2000.

Z hľadiska širších súvislostí môže mať navrhovaná zmena aj nepriamy priaznivý účinok na chránené územia, ak prispeje k funkčnému presunu časti návštevníkov z individuálnej automobilovej dopravy na verejnú dopravu. PUM regiónu Vysoké Tatry

rozlišuje jadrové územie ako ekologicky vysoko cenné územie so sídelným pásom bezprostredne obkolesujúcim horské pásmo Tatier, kde sú sústredené najväčšie strediská cestovného ruchu a kde je potrebná osobitná pozornosť pri formulovaní riešení udržateľnej mobility.

Navrhovaný dopravný terminál a záchytné parkovisko preto treba hodnotiť nielen ako lokálnu stavebnú úpravu, ale aj ako prvok dopravnej regulácie návštevnosti. Ak bude systém Park & Ride, Bike & Ride, kyvadlovej dopravy a nadväznosti na železničnú a autobusovú dopravu reálne funkčný, môže prispieť k zníženiu tlaku individuálnej automobilovej dopravy na citlivejšie časti tatranského územia. Tento priaznivý účinok však závisí od prevádzkového režimu, informačnej a tarifnej integrácie, regulácie parkovania a atraktivity verejnej dopravy.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že navrhovaná zmena nebude mať významný negatívny vplyv na chránené územia, ochranné pásma ani na územia sústavy Natura 2000, pokiaľ budú stavebné zásahy obmedzené na riešené existujúce dopravné plochy a budú dodržané opatrenia na ochranu zelene, vôd, pôdy, ovzdušia a nočného prostredia. Vplyv možno hodnotiť ako malý, lokálny a pri dodržaní opatrení environmentálne prijateľný.

11. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovaná zmena nebude predstavovať priamy zásah do národnej kultúrnej pamiatky, pamiatkovo chránenej stavby ani evidovaného archeologického náleziska.

Z hľadiska širších súvislostí je však potrebné zohľadniť, že Tatranská Lomnica má vyhlásenú pamiatkovú zónu. Podľa Zásad ochrany Pamiatkovej zóny Tatranská Lomnica bola pamiatková zóna vyhlásená nariadením Okresného úradu v Poprade č. 730/92 zo dňa 8. 6. 1992, s účinnosťou od 1. 6. 1992. Zásady zároveň uvádzajú, že pamiatková zóna nemá vymedzené ochranné pásmo. Areál autobusovej stanice sa nachádza vo vyhlásenom území pamiatkovej zóny.

Územný plán mesta Vysoké Tatry uvádza, že nositeľmi pamiatkových hodnôt Tatranskej Lomnice sú jednotlivé nehnuteľné národné kultúrne pamiatky, objekty s pamiatkovou hodnotou a plošne vymedzené územie Pamiatkovej zóny Tatranská Lomnica ako celok. Zároveň upozorňuje, že na území pamiatkovej zóny sú neprípustné aj také funkcie, ktoré sekundárne vyvolávajú neprimerané nároky na dynamickú alebo statickú dopravu a nadmerným spôsobom zaťažujú pamiatky alebo prostredie pamiatkovej zóny. Pamiatková zóna Tatranská Lomnica do priestoru záchytného parkoviska nezasahuje.

Za relevantný možno považovať najmä nepriamy vizuálny a urbanistický vplyv na prostredie Tatranskej Lomnice. Nová budova autobusovej stanice, spevnené

plochy, prístrešky, informačné prvky, mobiliár, osvetlenie a parkovacie zariadenia budú vnímané v širšom sídelnom a krajinnom obraze Tatranskej Lomnice. Preto je potrebné, aby ich architektonické, materiálové a farebné riešenie rešpektovalo charakter tatranského sídla a nepôsobilo rušivo vo vzťahu k historickému jadrú, pamiatkovej zóne a hodnotným objektom v jej okolí.

Na základe uvedeného možno vplyvy navrhovanej zmeny na kultúrne a historické pamiatky hodnotiť ako malé až zanedbateľné. Priamy negatívny vplyv na národné kultúrne pamiatky, pamiatkovú zónu, archeologické náleziská alebo kultúrne hodnoty nehmotnej povahy sa nepredpokladá. Potenciálne relevantné sú najmä nepriame vizuálne a urbanistické vplyvy, ktoré možno primerane eliminovať kvalitným architektonickým riešením, striedmym mobiliárom, primeraným osvetlením a rešpektovaním požiadaviek príslušného krajského pamiatkového úradu.

12. Vplyvy na archeologické náleziská

Vplyv navrhovanej zmeny na archeologické náleziská sa nepredpokladá. V priamo dotknutom území nie je podľa dostupných podkladov evidované archeologické nálezisko.

Počas realizácie stavebných prác však nemožno úplne vylúčiť náhodný archeologický nález, najmä pri výkopoch pre zakladanie objektu, kanalizačné, vodovodné, elektroinštalačné a slaboprúdové prípojky alebo pri úpravách konštrukčných vrstiev spevnených plôch. Toto riziko má náhodný charakter a nesúvisí s predpokladaným priamym zásahom do známeho archeologického náleziska.

V prípade zistenia archeologického náleziska počas stavebných alebo zemných prác je stavebník a zhotoviteľ povinný postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, najmä nález bezodkladne oznámiť príslušnému krajskému pamiatkovému úradu alebo obci, ponechať ho bez zmeny do obhliadky a zabezpečiť ho pred poškodením, znehodnotením, zničením alebo odcudzením. Ďalší postup bude určený príslušným krajským pamiatkovým úradom.

Na základe dostupných podkladov možno vplyvy navrhovanej zmeny na archeologické náleziská hodnotiť ako zanedbateľné až malé. Priamy negatívny vplyv na známe archeologické náleziská sa nepredpokladá. Relevantné je najmä dodržanie zákonného postupu pri prípadnom náhodnom náleze počas zemných prác. V dotknutom území sa nenachádzajú žiadne archeologické náleziská.

13. Kumulatívne a synergické vplyvy

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, ktoré je už v súčasnosti ovplyvňované sezónnou návštevnosťou, individuálnou automobilovou dopravou, verejnou dopravou, existujúcimi parkovacími plochami a rekreačnými a turistickými

aktivitami Tatranskej Lomnice a jej širšieho okolia. Kumulatívne vplyvy sa preto môžu prejaviť najmä v oblasti dopravy, hluku, ovzdušia, verejného priestoru a organizácie pohybu návštevníkov, predovšetkým počas turistických špičiek, víkendov a sezónnych období.

Z hľadiska charakteru navrhovanej činnosti však nejde o vytvorenie novej samostatnej rekreačnej kapacity, ale o modernizáciu a organizačné usporiadanie existujúcej dopravnej infraštruktúry. Navrhované riešenie je zamerané na zlepšenie organizácie parkovania, vytvorenie prestupu medzi individuálnou automobilovou dopravou, autobusovou a železničnou dopravou a na usmernenie časti dopravy pred vstupom do citlivejších častí Tatranskej Lomnice.

Lokálne môže dôjsť ku koncentrácii dopravných pohybov v priestore záchytného parkoviska a autobusovej stanice, najmä pri príchode a odchode návštevníkov. V širšom územnom kontexte však môže navrhovaná činnosť prispieť k zníženiu neorganizovaného pohybu a parkovania vozidiel v exponovanejších častiach Tatranskej Lomnice, najmä ak bude prevádzka parkoviska účinne previazaná s verejnou dopravou, informačným systémom a reguláciou statickej dopravy.

Synergické vplyvy možno hodnotiť najmä vo väzbe na systém Park & Ride, Bike & Ride, verejnú dopravu, pešie väzby a informačné prvky. Pozitívny synergický účinok môže vzniknúť kombináciou záchytného parkoviska, autobusovej stanice, železničnej dopravy a organizovaného pohybu peších. Takto riešený dopravný uzol môže zvýšiť atraktivitu verejnej dopravy a znížiť potrebu vjazdu individuálnych automobilov do centrálnych a environmentálne citlivejších častí územia.

Významné nepriaznivé kumulatívne vplyvy na vody, pôdu, biotopy, chránené územia a krajinný ráz sa nepredpokladajú, keďže zásahy sú situované prevažne do existujúcich dopravných, parkovacích a spevnených plôch. Tento záver je podmienený funkčným riešením odvodnenia, overením a údržbou existujúcich odvodňovacích systémov, zabezpečením ochrany pred únikom ropných látok a dodržaním požiadaviek dotknutých orgánov v následných povoľovacích konaniach.

Celkovo možno kumulatívne a synergické vplyvy navrhovanej činnosti hodnotiť ako prijateľné. Ich významnosť bude závisieť najmä od spôsobu prevádzky záchytného parkoviska a od jeho reálneho zapojenia do systému verejnej dopravy a regulácie parkovania v Tatranskej Lomnici. Pri splnení týchto podmienok sa nepredpokladá vznik významných nepriaznivých kumulatívnych alebo synergických vplyvov na životné prostredie.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. Navrhovateľ

Mesto Vysoké Tatry
Starý Smokovec 18001
062 01 Vysoké Tatry

2. Názov zmeny navrhovanej činnosti

HORSKÝ DOPRAVNÝ INTEGROVANÝ TERMINÁL TATRANSKÁ LOMNICA

3. Umiestnenie

Kraj:	Prešovský
Okres:	Poprad
Obec:	Vysoké Tatry
Mestská časť:	Tatranská Lomnica
Katastrálne územie:	Tatranská Lomnica
Parcelné číslo:	KN-C 233/1, 233/16, 233/2 a 4409/52

4. Účel a predpokladané vplyvy

Navrhovaná zmena sa bude realizovať v dvoch funkčne súvisiacich lokalitách v mestskej časti Tatranská Lomnica. Prvou lokalitou je existujúca autobusová stanica v centrálnej urbanizovanej časti Tatranskej Lomnice, v kontakte s občianskou vybavenosťou, ubytovacími zariadeniami, železničnou stanicou, verejnými priestormi a pešími trasami. Druhou lokalitou je existujúce záchytné parkovisko v lokalite bývalého Eurocampu pri ceste II/540 v smere od Veľkej Lomnice.

Účelom navrhovanej zmeny je modernizovať existujúcu autobusovú stanicu a záchytné parkovisko, zlepšiť organizáciu dopravy, zvýšiť bezpečnosť pohybu cestujúcich a vytvoriť kvalitnejšie podmienky pre prestup medzi individuálnou automobilovou dopravou, autobusovou dopravou, železničnou dopravou, peším pohybom a cyklistickou dopravou. Zmena podporuje princíp Park & Ride, Bike & Ride a Kiss & Ride, teda usmernenie návštevníckej dopravy a prestup na verejnú dopravu.

V priestore autobusovej stanice sa navrhuje nová jednopodlažná staničná budova so zázemím pre cestujúcich, hygienickými zariadeniami, čakárňou, priestorom pre rodiny s deťmi, úschovňou batožiny, zázemím vodičov, technickou miestnosťou a priestorom pre Bike & Ride. Súčasťou riešenia bude úprava komunikácií, nástupných a peších plôch, parkovania, verejného osvetlenia, technickej infraštruktúry a sadových úprav.

V areáli autobusovej stanice sa navrhuje 56 parkovacích miest pre osobné vozidlá, z toho 49 štandardných miest, 3 miesta pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, 3 miesta v režime Kiss & Ride a 1 miesto pre taxi. Navrhnuté sú aj 3 miesta pre motocykle, 3 autobusové nástupištia a 3 odstavné alebo parkovacie miesta pre autobusy. Výmera spevnených plôch autobusovej stanice sa zníži zo 4 347 m² na 3 854 m². Zastavaná plocha novej staničnej budovy bude 296,59 m².

V lokalite záchytného parkoviska Eurocamp sa navrhuje modernizácia existujúcej dopravne využívananej plochy v rozsahu približne 6 344 m² spevnených plôch. Navrhovaná kapacita bude 156 parkovacích miest, z toho 131 štandardných miest, 6 miest pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie a 19 miest pre karavany. Súčasťou riešenia budú chodníky pre peších, úprava autobusovej zastávky s obratiskom, dva zastávkové prístrešky, verejné osvetlenie, informačné prvky, parkovací systém a predpríprava pre nabíjanie elektromobilov.

Navrhovaná zmena nepredstavuje rozšírenie dopravnej funkcie do nového, doposiaľ nevyužívaného územia. Ide o modernizáciu a reorganizáciu existujúcich dopravných a spevnených plôch. Realizáciou zmeny sa nepredpokladá nový záber poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov. V priestore autobusovej stanice bude odstránený pôvodný drobný objekt autobusovej zastávky, časť existujúcich spevnených povrchov a 9 stromov v kolízii s navrhovaným riešením. Návrh zároveň počítá so zachovaním časti existujúcich drevín, novou výsadbou a sadovými úpravami.

Počas výstavby vzniknú dočasné a lokálne vplyvy súvisiace so stavebnou činnosťou. Pôjde najmä o hluk, vibrácie, prašnosť, emisie zo stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy, vznik stavebných odpadov a dočasné obmedzenia pohybu vozidiel a chodcov.

Tieto vplyvy sa môžu výraznejšie prejavovať najmä v okolí autobusovej stanice, keďže sa nachádza v kontakte s ubytovacími zariadeniami, službami, železničnou stanicou a pešími trasami. Pri záchytnom parkovisku budú vplyvy viazané najmä na dopravne využívanú okrajovú polohu pri ceste II/540.

Počas výstavby bude potrebné zabezpečiť najmä obmedzenie hlučných prác na denný čas, znižovanie prašnosti, čistenie komunikácií, bezpečné náhradné pešie trasy, oddelenie staveniska od pohybu verejnosti a informovanie cestujúcich a návštevníkov. Pri dodržaní týchto opatrení budú vplyvy výstavby lokálne, časovo obmedzené a akceptovateľné.

Počas prevádzky zostane hlavným zdrojom vplyvov doprava. Navrhovaná zmena však nemení základnú dopravnú funkciu územia a nepredpokladá významné zvýšenie dopravného zaťaženia oproti súčasnému stavu. Frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nemení, kapacita parkovania pri autobusovej stanici sa proti

súčasne využívanej kapacity nezvyšuje a kapacita záchytného parkoviska zostáva na úrovni súčasne využívanej kapacity. Očakáva sa najmä lepšia organizácia existujúcich dopravných pohybov, bezpečnejší pohyb chodcov a kvalitnejší prestup na verejnú dopravu.

Vplyvy na ovzdušie budú počas prevádzky súvisieť najmä s pohybom vozidiel. Nová budova autobusovej stanice nebude zdrojom priamych lokálnych emisií zo spaľovania palív, keďže vykurovanie je navrhnuté elektricky prostredníctvom tepelných čerpadiel systému vzduch/vzduch a elektrického podlahového vykurovania.

Z hľadiska hluku zostane dominantným zdrojom doprava. Novým lokálnym stacionárnym zdrojom hluku budú technické zariadenia budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá a odvetranie. Ich akustické parametre bude potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie navrhnúť tak, aby neboli prekročené prípustné hodnoty hluku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore.

Splaškové odpadové vody budú vznikať iba v novej budove autobusovej stanice a budú odvádzané do verejnej kanalizácie. Záchytné parkovisko nebude produkovať splaškové ani technologické odpadové vody. Dažďové vody zo strechy budovy autobusovej stanice budú vsakované do podzemných vôd prostredníctvom vsakovacieho systému. Dažďové vody zo spevnených dopravných a parkovacích plôch budú odvádzané do existujúceho kanalizačného systému.

Počas prevádzky budú vznikať najmä bežné komunálne odpady od cestujúcich a návštevníkov, odpady z údržby zelene, čistenia spevnených plôch a údržby technických zariadení. Nakladanie s odpadmi bude zabezpečené v súlade s predpismi odpadového hospodárstva prostredníctvom oprávnených osôb.

Navrhovaná zmena bude realizovaná v citlivom území Vysokých Tatier. Lokalita autobusovej stanice sa nachádza na území Tatranského národného parku, kde platí tretí stupeň ochrany, a lokalita záchytného parkoviska v ochrannom pásme Tatranského národného parku, kde platí druhý stupeň ochrany. Vzhľadom na umiestnenie zásahov prevažne do existujúcich dopravných, parkovacích a spevnených plôch sa nepredpokladá významný negatívny vplyv na chránené územia, biotopy, krajinný ráz ani vodné pomery, ak budú dodržané navrhované technické a organizačné opatrenia.

Významné nepriaznivé kumulatívne a synergické vplyvy navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú. Kumulatívne vplyvy môžu súvisieť najmä so sezónnou dopravou a návštevnosťou Tatranskej Lomnice, avšak navrhovaná činnosť predstavuje predovšetkým modernizáciu a lepšiu organizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry. Pri zapojení záchytného parkoviska do systému verejnej dopravy môže riešenie prispieť k usmerneniu dopravy a obmedzeniu neorganizovaného parkovania.

Pri dodržaní navrhovaných opatrení, podmienok dotknutých orgánov a požiadaviek ďalších povoľovacích konaní sa nepredpokladá významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie alebo zdravie obyvateľstva.

VI. Prílohy

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona
Navrhovaná činnosť nebola v minulosti posudzovaná
2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe – vid' obr. č.1
3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti – Projekt stavby „Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica“ i2f s.r.o. Košice, 01/2026.

VII. Dátum spracovania

V Poprade 25.5.2026

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Ing. Jaroslav Cehula
EKOS - Ekologické služby, Poprad

.....
Podpis

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

Jozef Štefaňák – primátor mesta

.....
Podpis