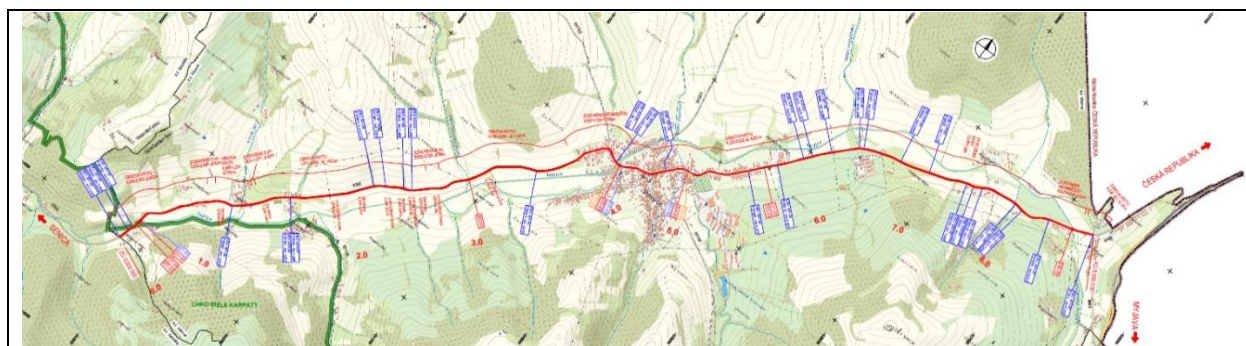


Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Stavebník (Investor):



Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A
911 01 Trenčín

Generálny projektant:



Valbek SK, spol. s r.o.
Eurovea Central 1, Pribinova 4
811 09 Bratislava

Projektant stavebného objektu:



Manvia s.r.o.
Madáchova 1
821 06 Bratislava

Zhotoviteľ časti:



ENVICONSLT spol. s r.o.,
Obežná 7,
010 08 Žilina

Apríl 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 OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	4
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	6
2.1	POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY.....	6
2.2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	7
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	12
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH.....	14
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ	17
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV ...	17
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE.....	17
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ..	17
6.1	CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA	17
6.2	KRAJINA.....	23
6.3	OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA	24
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV	27
1	VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO	27
2	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF.....	30
3	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	31
4	VPLYVY NA OVZDUŠIE	31
5	VPLYVY NA VODNÉ POMERY.....	32
5.1	VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY	32
5.2	VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU	33
6	VPLYVY NA PÔDU	34
7	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	35
8	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ.....	37
9	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	37
10	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	38
11	VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME.....	38
12	VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY	39
13	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY	39
14	SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	39
V.	VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	42
1	ÚČEL PROJEKTU.....	42
2	STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA.....	42

3	CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI	44
4	ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	44
5	HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE.....	46
6	SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU	47
7	SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH.....	47
8	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	51
VI.	PRÍLOHY	54
1.	INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA	54
2.	MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV	54
3.	DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	54
VII.	DÁTUM SPRACOVANIA	55
VIII.	SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	55
IX.	PODPIS OPRAVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	55

PRÍLOHY

1. Širšie vzťahy riešeného územia
2. Dokumentácia stavebného zámeru (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

DSZ	- dokumentácia stavebného zámeru
CHÚ	- chránené územie (národnej / európskej sústavy chránených území)
CHVÚ	- chránené vtáčie územie
EIA	- posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
k. ú.	- katastrálne územie
LP	- lesná pôda (lesný pozemok)
MPSVaR	- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR
PHSR	- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja
PP	- poľnohospodárska pôda
ÚPD	- územnoplánovacia dokumentácia
SO	- stavebný objekt
SSC	- Slovenská správa ciest
ÚEV	- územie európskeho významu
ÚSES	- územný systém ekologickej stability

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Trenčiansky samosprávny kraj

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

36126624

3. SÍDLO

K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Meno priezvisko: Ing. Jaroslav Baška

Korešpondenčná adresa:

Trenčiansky samosprávny kraj

K dolnej stanici 7282/20A,

911 01 Trenčín

tel.: 032/6555 911

e-mail: predseda@tsk.sk

5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE

Meno priezvisko: Ing. Peter Biel

Korešpondenčná adresa:

Trenčiansky samosprávny kraj

K dolnej stanici 7282/20A,

911 01 Trenčín

tel.: +421 901 918 129

e-mail: peter.biel@tsk.sk

Miesto na konzultácie: Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, Trenčín

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Trenčiansky samosprávny kraj
Okres: Myjava
Katastrálne územia: Vrbovce
Druh stavby: rekonštrukcia
Stupeň projektovej dokumentácie: Stavebný zámer a Projekt stavby

Obr.1 Mapa širších vzťahov posudzovaného úseku rekonštrukcie cesty (mierka 1:50 000)



Zdroj: Mapový podklad © GKÚ Bratislava

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY

Posudzovaný úsek cesty nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v platnom znení, nakoľko stavba bola vybudovaná pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z. z.

Riešený úsek „Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR, časť Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr. kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499“ sa

nachádza v Trenčianskom samosprávnom kraji v okrese Myjava. Prechádza cez katastrálne územie obce Vrbovce.

Ako súčasť projektu bola zabezpečené meranie únosnosti vozovky deflektometrom KUAB ktoré zabezpečila SSC v mesiaci 09/2025. Na základe vyhodnotenia tohto merania bola vozovka rozdelená do homogénnych úsekov s nasledovnými úpravami:

- Zosilnenie vozovky 5 cm, pozostávajúce z odfrézovania 5 cm obrusnej asfaltovej vrstvy, polozenie 5 cm asfaltovej ložnej vrstvy + 5 cm novej asfaltovej obrusnej vrstvy
- Zosilnenie vozovky v intraviláne pozostávajúce z odfrézovania 10cm asfaltových vrstiev, prilepenie sklovláknitej výstuže a polozenie novej asfaltovej ložnej vrstvy v hr. 5cm a na to polozenie novej obrusnej asfaltovej vrstvy. Upozorňujeme že na 10cm odfrézovaný povrch nesmie byť pustená verejná doprava, pretože vozovka bude oslabená do takej miery, že hrozí vplyvom dopravy jej úplná degradácia. Doprava môže byť pustená až na položenú ložnú vrstvu.
- V miestach kde je únosnosť vyhovujúca je navrhnutá obnova krytu pozostávajúca z odfrézovania 5 cm pôvodného krytu vozovky a polozenie nového asfaltového krytu v hr. 5cm.
- V miestach rozpadnutých krajníc, v miestach budovania ŽB prahov ako aj v miestach kde bude krajnica rozšírená pomocou vystuženého násypu (svahu) bude po vybúraní existujúcej vozovky zrealizovaná komplet nová konštrukcia vozovky.

Súčasťou rekonštrukcie cesty je aj rozšírenie nespevnených krajníc kde minimálna šírka nespevnenej krajnice po rekonštrukcii bude 0,5m a v mieste osadenia zvodidiel bude šírka nespevnenej krajnice minimálne 1,25m.

V miestach kde nespevnená krajnica nedosahuje potrebnú šírku bude koruna cestného telesa rozšírená na cestnom telese nasledovnými spôsobmi:

- Rozšírenie krajnice so zazubením svahu so sklonmi svahov 1:1,5
- Rozšírenie krajnice so sklonmi svahov 1:1, so zazubením podložia, a spevnením svahov vegetačnými tvárniciami.
- Rozšírenie krajnice s odťažením zemného telesa a s vybudovaním vystuženého násypu v šírke 3m s lícom v sklone 70 stupňov obloženého kameňmi uloženými do sieťových prefabrikátov. Celková dĺžka vystužených svahov je 635m.
- V miestach kde existujúca konfigurácia neumožňuje rozšírenie svahov pomocou vystuženého násypu, vybudovanie železobetónového prahu šírky 1m a výšky 1,5m založeného hlbínne na mikropilotách dĺžky 8,5m s injektovaným koreňom 7m. Mikropiloty budú rozmiestnené šachovnicovo vo vzdialenosti 1m. Celková dĺžka železobetónových prahov je 690m.

Na základe posúdenia prekážok podľa príslušných TP budú v rámci rekonštrukcie cesty osadené zvodidlá požadovanej triedy zachytenia. Na trase budú použité zvodidlá triedy zachytenia N2,H1 a na žb. prahoch bezrímsové mostné zvodidlo H2. V miestach kde nie je dodržaná potrebná deformačná zóna bude osadené betónové zvodidlo. Zvyšné úseky budú opatrené smerovými stĺpkami.

Po zrealizovaní nových vozovkových vrstiev bude osadené nové zvisle a vodorovné dopravné značenie podľa aktuálnych predpisov. Dopravné značenie je súčasť obj. 501-00.

Súčasťou rekonštrukcie je aj rekonštrukcia odvodnenia, vyčistenie a prehĺbenie priekop, oprava a doplnenie spevnenia. V rámci stavby bude v úseku medzi začiatkom trasy a obcou Vrbovce doplnená po ľavej strane drenáž PVC DN 160 hĺbky 1,5m s kontrolnými šachtami a výustnými objektami. Celková dĺžka drenáže je 2,629 km.

V rámci stavby budú zrekonštruované aj dotknuté priepusty. Rekonštrukcia priepustov je súčasť samostatného objektu 401-00.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia cesty II/500 v úseku od hranice krajov Trnavského a Trenčianskeho s cieľom obnoviť jej technický stav, únosnosť a prevádzkové parametre. Stavba zahŕňa

zosilnenie a obnovu vozovkových vrstiev, rozšírenie krajníc, úpravu svahov, odvodnenia a doplnenie dopravného značenia v súlade s platnými technickými predpismi. Cieľom je zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, znížiť riziko havárií a predĺžiť životnosť komunikácie bez potreby záberu cudzích pozemkov.

Cieľom projektovej dokumentácie je navrhnutie stavebno - technického, dopravne, ekonomicky a environmentálne najvhodnejšieho riešenia zodpovedajúceho platným právnym predpisom a technickým normám.

Celá trasa je situovaná v katastrálnom území Vrbovce pričom od km 3,980 po km 5,758 je vedená intravilánom obce. Koniec úseku je opäť v intraviláne obce Vrbovce miestna časť Šance (od km 8,536). Keďže už od km 8,200 začína pravostranná zástavba rodinných domov s tým, že od km 8,236 aj s pravostranným chodníkom, v rámci projektu je uvažované s presunutím dopravného značenia s označením začiatku obce práve do staničenia 8,200.

Súčasťou hlavného cestného objektu (Obj. 101-00) je rekonštrukcia cesty II/500 v úseku od hranice krajov TT/TN v kumulatívnom staničení 40,896 km, kde je začiatok lokálneho staničenia (km 0,000). Stavba končí v križovatke s cestou II/499. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku je 8,636 036 km.

Členenie stavby:

Stavba sa člení na nasledujúce stavebné objekty:

SO 101-00 Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr.kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499
SO 201-00 Most id.č. M1436 (spr.č. 500-023) cez Vrbočianku za obcou Sobotište v km 0,220
SO 202-00 Most id.č. M1836 (spr.č. 500-024) cez Valúšsky potok v km 3,050
SO 203-00 Most id.č. M4030 (spr.č. 500-025) cez Vrbočianku v obci Vrbovce v km 4,458
SO 204-00 Most id.č. M3392 (spr.č. 500-026) cez potok Zápasečník v obci Vrbovce v km 5,045
SO 205-00 Most id.č. M4620 (spr.č. 500-027) cez potok na hranici kraja v km 8,445
SO 401-00 Priepusty na ceste II/500
SO 501-00 Dopravné značenie na ceste II/500
SO 601-00 Preložka oznamovacieho vedenia Slovak Telecom v km 4,450 a v km 5,050
SO 701-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 203-00 v km 4,458
SO 702-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 204-00 v km 5,045

SO 101-00 Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr.kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499

V celom riešenom úseku bude realizované frézovanie 50 alebo 100mm, pokládka nových asfaltových vrstiev. Na asfaltové vrstvy v miestach kde dôjde k odfrézovaniu 10 cm sa nesmie pustiť doprava (okrem technologicky nutnej dopravy), z dôvodu oslabenia vozovky. Zhotoviteľ musí zvoliť taký postup výstavby aby verejná doprava bola pustená až po položení ložnej vrstvy vozovky.

Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE v množstve 0,5 kg/m² a následne položená ložná vrstva. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný PSE, PmB a následne položená modifikovaná obrusná vrstva, ktorá sa bude klásť naraz a plynulo na vozovku na ceste ako aj na mostnom objekte.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modif. zálievky typu N2. Bude realizovaná výšková úprava mreží vpustí a poklopov šacht a ostatných povrchových zariadení podzemných inžinierskych sietí.

SO 201-00 Most id.č. M1436 (spr.č. 500-023) cez Vrbočianku za obcou Sobotište v km 0,220

Predmetom rekonštrukcie je jednopóľový mostný objekt s rozpätím poľa 18,77 m, vybudovaný v roku 1966. Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako doskový most z predpäťých prefabrikovaných prvkov, staticky pôsobiaci ako prostý nosník. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 19,6 m, šírka mosta je 8,065 m.

V rámci rekonštrukčných prác budú odstránené všetky časti mostného zvršku vrátane zábradlia, monolitických železobetónových ríms, vozovky, izolácie a spádovej vrstvy až po úroveň prefabrikovaných nosníkov. Odstránená bude aj záverná stienka a časť krídel. Pohľadové plochy nosnej konštrukcie a spodnej stavby budú očistené od nečistôt a rozvoľnených vrstiev, následne sa vykoná ich reprofilácia. Na jestvujúcu nosnú konštrukciu bude uložená nová železobetónová spriahajúca doska. Krídla opôr budú nadbetónované a opory obetónované samozhutňujúcim betónom hrúbky 100 mm. Na mostovke bude zhotovená nová izolácia a realizované nové vozovkové vrstvy. Vybudujú sa nové monolitické železobetónové rímasy s lícny prefabrikovaným prvkom. Na oboch stranách budú osadené nové oceľové zvodidlá s úrovňou zadržania H2.

Odvodnenie mosta bude zabezpečené pozdĺžnym drenážnym kanálikom, odvodňovacími trubičkami a priečnou drenážou vyvedenou poza krídla do vodného toku. Na rube oboch opôr sa zhotoví nová tesniaca vrstva. Prechodové oblasti mosta budú vyplnené jednozrnným medzerovitým betónom. Pred aj za mostom na oboch stranách sa zrealizujú odvodňovacie žľaby na zachytávanie povrchovej vody z vozovky. Koryto pod mostom bude vyčistené a spevnené v dĺžke 5 m na vtoku aj výtoku. Rekonštrukcia mosta bude realizovaná po polovičkách.

SO 202-00 Most id.č. M1836 (spr.č. 500-024) cez Valúšsky potok v km 3,050

Predmetom rekonštrukcie je jednopólový mostný objekt s rozpätím poľa 4,54 m, vybudovaný v roku 1935. Pôvodná konštrukcia mosta je navrhnutá ako trámový most staticky pôsobiaci ako prostý nosník. V minulosti bol objekt rozšírený o dva prefabrikované rámy.

V rámci rekonštrukčných prác budú odstránené všetky časti mostného zvršku vrátane oceľového zvodidla, železobetónového čela, vozovky a celej nosnej konštrukcie vrátane prefabrikovaných rámov. Kamenné opory budú vybúrané v nevyhnutnom rozsahu. Súčasťou rekonštrukcie bude zhotovenie spádovej vrstvy, izolácie, ochrany izolácie, ochranného obsypu a nových vozovkových vrstiev. Na vtoku a výtoku budú vybudované nové železobetónové čelá. Most bude vybavený novými monolitickými železobetónovými rímsami s lícny prefabrikovaným prvkom. Na oboch stranách budú osadené oceľové zvodidlá s úrovňou zadržania H2. Na rube opôr sa zhotoví nová tesniaca vrstva s priečnou drenážou vyvedenou poza krídla do vodného toku. Prechodové oblasti mosta budú vyplnené hutneným zásypom. Na ľavej strane pred mostom sa zrealizuje odvodňovací žľab na zachytávanie povrchovej vody z vozovky. Koryto pod mostom bude vyčistené a spevnené v dĺžke 3 m na vtoku aj výtoku. Rekonštrukcia mosta bude realizovaná v celku, s využitím obchádzkovej trasy mimo mostného objektu.

SO 203-00 Most id.č. M4030 (spr.č. 500-025) cez Vrbočianku v obci Vrbovce v km 4,458

Predmetom rekonštrukcie je jednopólový mostný objekt s rozpätím poľa 12,7 m, vybudovaný v roku 1962. Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako doskový most z predpätých prefabrikovaných nosníkov, staticky pôsobiaci ako prostý nosník. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 13,3 m, šírka mosta dosahuje 11,4 m.

V rámci rekonštrukčných prác budú demontované všetky časti mostného zvršku vrátane zábradlia, monolitických železobetónových ríms, vozovky, izolácie a spádovej vrstvy. Odstránia sa prefabrikované nosníky, záverná stienka, časť úložného prahu a krídel. Pohľadové plochy spodnej stavby budú očistené od nečistôt a rozvoľnených vrstiev, následne sa vykoná ich reprofilácia. Nový úložný prah bude vybavený ložiskovými bločkami pre uloženie novej nosnej konštrukcie z prefabrikovaných nosníkov, ktoré budú uložené na elastomerové ložiská. Súčasťou konštrukcie bude spriahajúca doska, záverná stienka a podpovrchový mostný záver. Krídla opôr budú nadbetónované a opory obetónované samozhutňujúcim betónom hrúbky 100 mm. Na mostovke bude zhotovená nová izolácia a realizované nové vozovkové vrstvy. Vybudujú sa nové monolitické železobetónové rímasy s lícny prefabrikovaným prvkom. Na ľavej rímse bude osadené oceľové zvodidlo s úrovňou zadržania H2, na pravej rímse oceľové zábradlie. Odvodnenie mosta bude zabezpečené pozdĺžnym drenážnym kanálikom, mostnými odvodňovačmi a priečnou drenážou vyvedenou poza krídla do vodného toku. Na rube oboch opôr sa zhotoví nová tesniaca vrstva. Prechodové oblasti mosta budú vyplnené jednozrnným medzerovitým betónom. Na ľavej strane pred mostom sa vybuduje odvodňovací žľab na zachytávanie povrchovej vody z vozovky. Koryto pod mostom bude vyčistené a spevnené v dĺžke 5 m na vtoku aj výtoku. Rekonštrukcia mosta bude realizovaná po polovičkách.

SO 204-00 Most id.č. M3392 (spr.č. 500-026) cez potok Zápasečník v obci Vrbovce v km 5,045

Predmetom rekonštrukcie je jednopoložový mostný objekt s rozpätím poľa 4,75 m, vybudovaný v roku 1965. Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako železobetónová doska, staticky pôsobiaci ako prostý nosník. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 5,5 m, šírka mosta je 10,11 m.

V rámci rekonštrukčných prác budú odstránené všetky časti mostného zvršku vrátane zábradlia, monolitických železobetónových ríms a krytu vozovky. Pohľadové čelo na výtoku bude očistené od nečistôt a rozvoľnených vrstiev, následne sa vykoná ich reprofilácia. Výtokové čelo bude sanované obetónovaním hr. 100 mm s pridaním kari sietí kotvených do pôvodného čela. Zhotoví sa pieskové lôžko pre uloženie 2 korugovaných rúr DN 1000 a priestor mostného otvoru bude vyplnený betónom, ktorý bude do priestoru vnášaný a vibrovaný otvormi zhora, aby sa zabezpečilo úplné vyplnenie priestoru a ochrana rúr. Na výtokové čelo sa vybuduje monolitická rímsa kotvená betonárskou výstužou do čela. Za rímsou sa zhotovia betónové prechodové bloky ríms. Na pravej strane obnoví chodník v podobe zámkovej dlažby ohraničenej cestným a záhradným obrubníkom. V chodníku sa zhotoví revízna šachta pre obidve rúry vzhľadom na veľkú dĺžku zatrubnenia. V rámci vozovky bude zhotovený nový asfaltový kryt. Koryto na výtoku bude vyčistené a spevnené v dĺžke 5 m. Rekonštrukcia mosta bude realizovaná po polovičkách.

SO 205-00 Most id.č. M4620 (spr.č.500-027) cez potok na hranici kraja v km 8,445

Predmetom rekonštrukcie je jednopoložový mostný objekt s rozpätím poľa 7,3 m, vybudovaný v roku 1970. Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako doskový most z predpätých prefabrikovaných nosníkov, staticky pôsobiaci ako prostý nosník. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 7,76 m, šírka mosta dosahuje 8,84 m.

V rámci rekonštrukčných prác budú demontované všetky časti mostného zvršku vrátane zábradlia, monolitických železobetónových ríms, vozovky, izolácie a spádovej vrstvy. Odstránia sa prefabrikované nosníky, záverná stienka, časť úložného prahu a krídel. Pohľadové plochy spodnej stavby budú očistené od nečistôt a rozvoľnených vrstiev, následne sa vykoná ich reprofilácia. Nový úložný prah bude vybavený ložiskovými bločkami pre uloženie novej nosnej konštrukcie z prefabrikovaných nosníkov, ktoré budú uložené na elastomerové ložiská. Súčasťou konštrukcie bude spriahajúca doska, záverná stienka a podpovrchový mostný záver. Krídla opôr budú nadbetónované a opory obetónované samozhutňujúcim betónom hrúbky 100 mm. Na mostovke bude zhotovená nová izolácia a realizované nové vozovkové vrstvy. Vybudujú sa nové monolitické železobetónové rímsoy. Na rímsoch budú osadené oceľové zábradlia. Odvodnenie mosta bude zabezpečené pozdĺžnym drenážnym kanálkom, mostným odvodňovačom a priečnou drenážou vyvedenou poza krídla do vodného toku. Na rube oboch opôr sa zhotoví nová tesniaca vrstva. Prechodové oblasti mosta budú vyplnené jednozrnným medzerovitým betónom. Na ľavej strane pred a za mostom sa vybuduje odvodňovací žľab na zachytávanie povrchovej vody z vozovky. Koryto pod mostom bude vyčistené a spevnené v dĺžke 5 m na vtok aj výtok. Rekonštrukcia mosta bude realizovaná po polovičkách.

SO 401-00 Priepusty na ceste II/500

Stavebné práce na riešenom objekte spočívajú v rekonštrukcii jestvujúcich priepustov z nasledovného predpokladaného možného technického riešenia vyplývajúceho zo stavu existujúcich priepustov.

V mieste budovania pripájacieho pruhu autobusovej zástavy km 2,577 - 2,597 vpravo je navrhnuté predĺženie priepustu DN 600 (priepust P41) o dĺžku dl 20m. Predĺženie priepustu je navrhnuté zo ŽB rúr, ktoré budú obetónované v hr. 10 cm. Čelo priepustu je navrhnuté ako šikmé (zrezané) s obložením lomového kameňa do betónu. Na existujúcich priepustoch ktoré nemajú čelá alebo na priepustoch s čelami, kde došlo k výraznej degradácii betónu a z tohto dôvodu nie je možná sanácia tohto čela reprofiláciou je navrhnuté vybudovanie čiel priepustov. Čelá priepustov ktoré sú po posúdení v stave, že je možné ich ponechať sú navrhnuté na rekonštrukciu.

SO 501-00 Dopravné značenie na ceste II/500

Navrhovaná aktualizácia dopravného značenia v tomto stavebnom objekte si vyžiada demontáž/montáž prízemných dopravných značiek, ako aj realizáciu nového vodorovného dopravného značenia na celej trase. Trvalé dopravné značenie musí byť v čase realizácie spracované podľa platných právnych a technických noriem.

SO 701-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 203-00 v km 4,458

Pri realizácii stavby dôjde ku kolízii s existujúcim plynovodom oceľ DN 50 uloženým na moste. Plynovod nie je katódovo chránený. Potrubie je vedené ako podzemné, ale po moste ako nadzemné. Vlastníkom a prevádzkovateľom plynovodu je SPP-D. Vzhľadom na rozľahlosť úpravy mosta a lokalizáciu STL plynovodu je riešený návrh na jeho preložku. Preložka bude vykoná zmenou, odklonením trasy STL plynovodu. Preložka plynovodu bude vybudovaná pred realizáciou úpravy mosta riešeného v obj. SO 203-00. Preložka musí byť vykonaná bez prerušenia dodávky plynu a mimo vykurovacieho obdobia.

SO 702-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 204-00 v km 5,045

Pri realizácii stavby dôjde ku kolízii s existujúcim plynovodom oceľ DN 80 uloženým na moste. Plynovod nie je katódovo chránený. Potrubie je vedené ako podzemné, ale po moste ako nadzemné. Vlastníkom a prevádzkovateľom plynovodu je SPP-D. Vzhľadom na rozľahlosť úpravy mosta a lokalizáciu STL plynovodu je riešený návrh na jeho preložku. Preložka bude vykoná zmenou, odklonením trasy STL plynovodu. Preložka plynovodu bude vybudovaná pred realizáciou úpravy mosta riešeného v obj. SO 204-00. Preložka musí byť vykonaná bez prerušenia dodávky plynu a mimo vykurovacieho obdobia.

Väzby na okolitú zástavbu a príslušnú cestnú sieť:

Cesta II/500 začína v Trnavskom kraji v meste Senica v napojení na cestu I/51. Začiatok rekonštrukcie na hranici Trnavského a Trenčianskeho kraja. Na konci úseku sa napája na cestu II/499. V rekonštruovanom úseku sa na cestu II/500 napájajú viaceré cesty III. triedy ako cesty III/1163, III/1197, III/1198 a III/200.

Obmedzenia cestnej premávky:

K obmedzeniam cestnej premávky dôjde hlavne na ceste II/500. Návrh stavebných objektov ako aj postup výstavby je tomu prispôsobený. Samotná výstavba je navrhnutá tak, aby umožňovala v jednotlivých etapách obsluhu územia. Je ju možné zhrnúť do nasledovných zásad:

1. Fáza

- Budovanie rekonštrukcie cesty II/500 po poloviciach v úseku Vrbovce – križovatka s II/499,
- Uzávera cesty II/500 v úseku km 0,700 – km 1,427. V uvedenom úseku budú budované betónové prahy. Obchádzková trasa smer Vrbovce – Sobotište pre osobné vozidlá navrhnutá po ceste III/1198 a III/1164. Pre nákladné vozidlá obchádzková trasa Vrbovce – Sobotište cez Myjavu po ceste II/499.

2. Fáza

- Budovanie rekonštrukcie cesty II/500 po poloviciach v úseku Vrbovce – križovatka s II/499,
- Uzávera cesty II/500 v úseku km 1,600 – km 3,200. Obchádzková trasa smer Vrbovce – Sobotište pre osobné vozidlá navrhnutá po ceste III/1198 a III/1164. Pre nákladné vozidlá obchádzková trasa Vrbovce – Sobotište cez Myjavu po ceste II/499. V rámci tejto etapy budú v úseku budované betónové prahy, vystužené násypy a mostný objekt 202-00.

3. Fáza

- Dokončovacie práce po poloviciach,
- Realizácia dopravného značenia.

Návrh stavebných dvorov:

Pre realizáciu rekonštrukcie cesty je zo strany zhotoviteľa nevyhnutné zabezpečiť si včas potrebné plochy a prípojky pre stavebné dvory, ako aj plochy pre medzidepónie materiálu. Vzhľadom na charakter rekonštrukcie budúci zhotoviteľ stavby si zvolí polohu stavebných dvorov buď na samotnej ceste II/500 ktorá bude čiastočne uzavretá alebo si prenajme priestory v areáloch v blízkosti stavby.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne

ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany genofondových lokalít, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Záchytné zariadenia – zvodidlá:

Súčasťou opatrení je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. Pri návrhu druhu a umiestnení záchytných bezpečnostných zariadení (ZBZ) sme vychádzali z platných noriem a predpisov, ako aj schválených typizačných smerníc pre zvodidlá. Pri rekonštrukcii cesty budú použité nasledovné zvodidlá:

- Oceľové zvodidlá triedy zachytenia N2 alebo H1 so stĺpkymi baranenými do zemných krajníc. Začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými výškovými nábehmi v súbehu s cestou II/500. Krátke výškové nábehy sú použité pri zjazdoch a v križovatkách v zmysle príslušných TP.
- Oceľové mostné bezrímsové zvodidlá kotvené do železobetónových prahov s úrovňou zachytenia H2.
- Jednostranné prefabrikované montované betónové zvodidlá úrovne zachytenia, N2, H1 výšky 0,81m položené na betónových prahoch. Zvodidlá sú použité v miestach kde prekážka zasahuje do deformačnej zóny, alebo v miestach kde pod nespevnou krajinou sú umiestnené inžinierske siete. Zvodidlá musia byť zrealizované tak, aby v prípade nutnosti zásahu do inžinierskej siete (napr. plynovodu) ich bolo možné rozobrať (spojovací zámok pero – drážka, alebo oceľový profil I).

Súčasťou opatrení je aj demontáž pôvodných smerových stĺpikov a nadstavcov na zvodidlá a ich nahradenie novými stĺpkami v potrebnom rozsahu podľa STN 73 6102.

Zhotoviteľ všetky demontované zvodidlá, zábradlia a dopravné značky odvezie na správu ciest SC TSK Myjava a protokolárne odovzdá správcovi komunikácie (pre ich ďalšie využitie).

Plánované termíny začatia a dokončenia výstavby:

- Predpokladaný začiatok výstavby: 03/2028
- Predpokladaný koniec výstavby: 10/2028

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Požiadavky na demolácie

Súčasťou rekonštrukcie cesty II/500 je aj rekonštrukcia 5. mostných objektov, kde dochádza v rámci rekonštrukcie k demolácii ich častí. Pri objekte 202-00 v rámci rekonštrukcie dochádza k demolácii celého mosta a nahradením jeho novým mostným objektom.

Záber pozemkov poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu (PP, LP)

Vzhľadom na charakter stavby, to je rekonštrukcia cesty, na existujúcom cestnom telese nie sú potrebné žiadne nové trvalé zábery pozemkov PP a LP.

Pri stavebných prácach sa s realizáciou zemných prác uvažuje v minimálnom množstve. Ide hlavne o miesta s rozšírením krajníc pre osadenie oceľových zvodidiel. Násypy budú budované ako prosté. V projekte je predpokladané, že násypy a dosypávky krajníc budú budované z vhodného materiálu získaného pri budovaní svahových stupňov na krajnici a z nakupovaného mimo zdrojov stavby. Pri zemných prácach musia byť dodržané všetky požiadavky STN a TKP.

Materiál získaný pri čistení krajníc, vtokových a výtokových objektov (ríms, čiel a kalových jám) ako aj rúr priepustov bude odvezený na najbližšiu skládku TKO.

Pred začatím zemných prác, v miestach kde dochádza k rozšíreniu nespevnenej krajnice, bude z existujúceho telesa odstránená vrstva prerastenej vegetáciou v hr. cca 10 - 15 cm v minimálne nevyhnutnom rozsahu. Následne budú na krajnici vytvorené svahové stupne v šírke, tak aby bolo možné dostatočne zhutniť rozšírenú krajnicu. Bude vybudovaná nová nespevnená krajnica ktorá bude zvrchu spevnená štrkodrvou fr. 0-63 hr. 10 cm.

Upravovaný svah je navrhnutý v sklone 1:1,5 pri ktorom bude tento svah zahumusovaný a opatrený hydroosevom. Svah v sklone 1:1 bude svah spevnený polovegetačnými tvárniciami. Aj v tomto prípade bude

svah následne ohumusovaný a opatený hydroosevom. Miesta úpravy svahov v sklone 1:1 a 1:1,5 je zrejmy z priečnych rezov. Samotný spôsob úpravy svahov je zrejmy zo vzorových priečnych rezov.

V miestach rozpadnutých spevnených krajníc, je navrhnutá výmena celej konštrukcie vozovky v šírke cca 2m. V týchto úsekoch bude posúdená po vybúraní existujúcej vozovky pláň. V prípade ak zhutnením podlažia nie je možné túto hodnotu dosiahnuť, bude vykonaná výmena podlažia v hrúbke 0,5m z nakupovaného materiálu, ktorý musí spĺňať požiadavky na aktívnu zónu v zmysle TKP a STN.

Vyvolané investície

Všetky preložky a úpravy inžinierskych sietí sú navrhované iba v nevyhnutnom rozsahu. Vyvolané investície ako preložky existujúcich sietí sú zahrnuté v nasledovných objektoch:

- SO 601-00 Preložka oznamovacieho vedenia Slovak Telecom v km 4,450 a v km 5,050
- SO 701-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 203-00 v km 4,458
- SO 702-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 204-00 v km 5,045

Podrobnejšie informácie sú uvedené v kap. III.2.2.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas výstavby

Na výstavbu komunikácie budú potrebné hlavné suroviny: kamenivo a štrkopiesky, prípadne iné materiály pre betónové konštrukcie, asfalt pre konštrukciu vozoviek, oceľ pre zvodidlá a výstuž, cement do betónu a ďalšie. Ako zdroje prírodného kameniva je možné využiť kamenivo z viacerých ložísk v širšom okolí, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti od 15 do 46 km.

Ďalšími nárokmi na zdroje počas výstavby sú odber vody a elektriny. V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej vody na výrobu betónu a úžitkovej vody na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby, čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch, kropenie prístupových ciest a staveniska, na hygienické vybavenie stavebných dvorov a iné súvisiace činnosti.

Zariadenie staveniska bude zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejné vodovody). Úžitková a technologická voda bude odoberaná taktiež z verejných vodovodov, prípadne z recipientov v trase cesty na základe povolenia orgánu štátnej vodnej správy.

Nároky na elektrickú energiu počas výstavby súvisia najmä s výrobou stavebných zmesí (betónu, bitúmenových zmesí) a prevádzkou stavebných dvorov. Pre zásobovanie elektrinou bude využitá existujúca distribučná sieť.

Počas prevádzky

Počas výstavby je potrebné zabezpečiť zásobovanie staveniska vodou a najmä elektrickou energiou z miestnych elektrických rozvodov. Pre zásobovanie elektrickou energiou počas výstavby budú slúžiť jestvujúcu rozvodnú elektrickú sieť. Napojenie v rátane získania potrebných povolení si zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci stavebných dvorov.

Nároky na dopravu

K obmedzeniam cestnej premávky dôjde hlavne na ceste II/500. Návrh stavebných objektov ako aj postup výstavby je tomu prispôsobený. Samotná výstavba je navrhnutá tak, aby umožňovala v jednotlivých etapách obsluhu územia. Podrobnejšie informácie sú uvedené v kap. III.2.2.

Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

Etapa rekonštrukcie bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy. Tieto vplyvy sú zmierniteľné organizačnými opatreniami. Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii znečisťujúcich látok, a to najmä prachových častíc pri suchom počasí. Pri takomto stave trvajúcom nepretržite 15 a viac dní, je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom.

Dopravná prevádzka

Počas prevádzky rekonštruovaného úseku cesty sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou. Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

2.4.2 Odpadové vody

Počas stavebných prác je potrebné počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo stavebných dvorov vrátane hygienických zariadení,
- odpadové vody z odstavných plôch stavebných mechanizmov.

Odvodnenie komunikácie ostáva nezmenené a v pôvodnom stave. Vyspravenie zemných krajníc do sklonu 8% zabezpečí odtok dažďovej vody z vozovky a spolu s vyčistením spevnených a prehĺbením nespevnených priekop, rigolov, rekonštrukciou priepustov, vyčistením vtokových a výtokových objektov a v prípade potreby aj samotných rúr priepustov dôjde k zlepšeniu odtokových pomerov z cestného pozemku, na ktorom je umiestnená riešená komunikácia. Rozsah opatrení je uvedený v situáciách stavby a v súpise stavebno – bezpečnostných opatrení. Rekonštrukcia priepustov v uvedenom úseku je súčasťou obj. 401-00.

Uskutočnená diagnostika vozovky deflektometrom signalizovala zníženú únosnosť v mieste pri plytkých zárezových priekopách čo je zväčša spôsobené nedostatočným odvodnením cestného telesa. Z tohto dôvodu v úseku od Začiatku stavby až po obec Vrbovce boli pod ľavostrannými krajnicami v zárezoch doplnené drenáže PVC SN8 DN 150 vyústené cez výustné objekty do priekop alebo terénu. Na drenážach budú vo vzdialenosti cca 150 m osadené kontrolné šachty. Celková dĺžka drenáže je 2 599 m.

V úseku Vrbovce – KÚ bola z dôvodu zmeny pravostrannej priekopy na spevnený rigol doplnená v krajnici drenáž DN 150 v nasledovnom úseku: km 7,916 – km 7,946 vpravo dĺžky 30 m. Celková dĺžka drenáže na celej stavbe je 2 629 m.

V rámci rekonštrukcie cesty bude za účasti správcu vykonaná vizuálna prehliadka vtokových mreží vpustov, a poklopov dažďovej kanalizácie, ktoré sú osadené vo vozovke cesty II/500 v obci Vrbovce. Všetky poškodené kusy budú nahradené novými. Nové poklopy kanalizácie budú liatinovo – betónové Triedy zaťaženia D 400. Vtokové mreže uličných vpustov budú použité ako liatinové zaťažovacej triedy D400.

Na trase bol posúdený stav cestných priekop, ktoré z väčšej časti tvoria trojuholníkové nespevnené priekopy. V rámci rekonštrukcie bolo navrhnuté spevnenie priekop v miestach kde podľa STN 736102 je spevnenie požadované, to je pri priekopách s pozdĺžnym sklonom nad 3% a pri priekopách a rigoloch s pozdĺžnym sklonom v rozmedzí od 0,3% do 0,5%. V ostatných úsekoch je navrhnuté prečistenie nespevnených priekop a odstránenie nánosov, tak aby voda v priekopách tiekla.

V rámci prečistenia priekop je potrebné aj prečistenie existujúcich priepustov pod zjazdami a v križovatkách, tak aby bolo odvodnenie pozdĺž cesty II/500 funkčné. V miestach kde priepusty nemajú existujúce betónové

čelá (ktoré sa zasunujú), čelá priepustov budú spevnené lomovým kameňom hr. 15cm do betónového lôžka min. 10 cm. Kamene budú vyšpárované cementovou maltou.

2.4.3 Odpady

Nakladanie s odpadmi sa bude riadiť platnou právnou úpravou na úseku odpadového hospodárstva, v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva, ktorou je záväzné poradie týchto priorit:

- predchádzanie vzniku odpadu,
- príprava na opätovné použitie,
- recyklácia,
- iné zhodnocovanie, napríklad energetické zhodnocovanie,
- zneškodňovanie,

V rámci rekonštrukcie cesty a jej prevádzky budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov sú prezentované v nasledovných tab. Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.

Tab. 1 Druhy odpadov vznikajúce počas stavebných prácach

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória	Množstvo (t)
17 01 01	Betón	O	1250
17 02 03	Plasty	O	0,3
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	13500
17 04 05	Železo a oceľ	O	185
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	2900
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	4900

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce počas prevádzky

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

Výkopová nekontaminovaná zemina, ktorá vznikne počas rekonštrukcie vznikne len v minimálnom množstve bude použitá na zarovnanie nerovností terénu v rámci stavby.

Pri stavebných prácach bude v zmysle ustanovení § 77 ods. 2 zákona o odpadoch pôvodcom odpadu stavebník. Pôvodca odpadu bude zodpovedať za nakladanie s odpadmi a bude plniť povinnosti podľa § 14 zákona.

Odpady počas rekonštrukcie je potrebné v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva prednostne odovzdať na materiálové zhodnotenie, energetické zhodnotenie a až potom na zneškodnenie v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a súvisiacimi právnymi predpismi. Všetky separovateľné druhy odpadu budú zhromažďované v samostatných kontajneroch. Vykonávať selektívnu demoláciu postupmi ustanovenými vykonávacím predpisom (Vyhláška o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií č. 344/2022) pre nakladanie s odstránenými stavebnými materiálmi určenými na opätovné použitie, vedľajšími produktmi a stavebnými a demolačnými produktmi tak, aby bolo zaistené ich maximálne opätovné využitie a recyklácia. Stavebné odpady a odpady z demolácií prednostne materiálovo zhodnotiť a výstup z recyklácie realizovaný v mieste vzniku prednostne využiť pri svojej činnosti, ak to technické, ekonomické a organizačné podmienky dovoľujú. Pôvodca odpadu v zmysle zákona o odpadoch si plní povinnosti uvedené v §77 ods. 3 písm. b), c), d) zákona o odpadoch v súlade s vyhláškou č. 344/2022 Z.z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií.

V prípade, že vznikne nebezpečný odpad, tento bude zhromažďovaný vo vyhradenom priestore zabezpečenom v zmysle § 8 vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z. a zhodnocovaný /zneškodňovaný prostredníctvom oprávnenej organizácie. Prevádzkovateľ zariadenia bude plniť relevantné požiadavky vyplývajúce zo zákona o odpadoch.

2.4.4 Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov. Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“.

Počas výstavby

Počas rekonštrukcie cesty bude hluk z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, ovplyvňovať predovšetkým obyvateľov obce Vrbovce a niekoľkých osád bývajúcich v blízkosti cesty. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá čiastočne obmedziť pôsobenie hluku pre tieto lokality.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. V zmysle prílohy vyhlášky a článku 7 sa v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,

Stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky cestnej komunikácie závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na cestnej komunikácii nezmenia.

Prevádzka na komunikácii nebude, vzhľadom na dopravnú záťaž - predstavovať významným zdrojom hluku. Modernizáciou vozového parku, nárastom počtu elektromobilov bude postupne dochádzať k zlepšeniu emisnej a hlukovej situácie v zastavanom území obcí.

Realizáciou rekonštrukcie cesty sa nezhoršia akustické pomery územia vo vzťahu k obývanému územiu v porovnaní so súčasným stavom.

2.4.5 Vibrácie

Potenciálny zdroj vibrácií, ktoré môže narušovať faktory pohody a ovplyvňovať statiku, sú predovšetkým stavebné práce. Výraznejší prejav vibrácií možno očakávať do vzdialenosti jednotiek, respektíve desiatok metrov od osi komunikácie.

2.4.6 Významné terénne úpravy

Vzhľadom na rekonštrukčné práce ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladá sa žiadne ovplyvnenie okolitého terénu.

Navrhované zmeny sú spojené s obdobnými terénnymi úpravami, ako v pôvodnom riešení.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov je zabezpečená územnými plánmi dotknutých obcí a v rámci územného a stavebného konania. Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú. Pred začatím stavby je potrebné osloviť na súčinnosť a koordináciu starostov príslušných obcí.

Riziká počas rekonštrukcie ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto riziká ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Rekonštrukcia cesty sa rieši v zmysle zákona č. 25/2025 Z. z. Stavebného zákona a o zmene a doplnení niektorých zákonov (Stavebný zákon).

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

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

6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

6.1.1 Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr, Lukniš, Atlas SSR 1980) patrí skúmané územie so svojím okolím do subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty, oblasť Slovensko-moravské Karpaty, celok Biele Karpaty, oddiel Žalostinská vrchovina. Ide o oblasť s vrchovinovým reliéfom podmieneným zlomovou štruktúrou flyšových Karpát, s vysoko vyzdvihnutými blokovými štruktúrami a nerovnomernou selektívnou eróziou. Širšie okolie skúmaného územia má kopcovitý charakter, údolia sú hlboké, zarezané, so strmými svahmi, s amplitúdou reliéfu 317 - 621,4 m n. m. Jednotlivé vyvýšeniny sú spôsobené nerovnomernou eróziou vodných tokov Haluzníkov potok a Teplica a ich prítokov.

6.1.2 Geologické pomery

Geologická stavba

Riešené územie je súčasťou vonkajšieho flyšového pásma Západných Karpát - magurský flyš (magurská skupina príkrovov) - bielokarpatskej jednotky. Na geologickej stavbe územia sa podieľajú horniny paleogénu a kvartéru.

Paleogénne sedimenty sú vo flyšovom vývoji so striedaním pieskovcov a ílovcov, ktoré sú spolu zvrásnené. V bielokarpatskej jednotke celková hrúbka paleogénnej sekvencie dosahuje až 1 500 m. Kriedovo - paleocénne javorinské súvrstvie smerom do nadložia prechádza do paleocénno - spodnoeocénneho flyšu svodnických a nivnických vrstiev s prevahou ílovcov červenej, šedej a zelenej farby. Vrchná časť súvrstvia sa vyznačuje prítomnosťou dvoch vývojov. S prevahou ílovcov s tenkými piesčitými laminami slieňov je v hluckom vývoji (západná časť súvrstvia). Ílovce a slieňovce sú lavicovité, bridličnaté. Význačnou zložkou hluckého vývoja sú silne vápnité - drobové pieskovce a piesčité vápence.

Východná časť súvrstvia je vo vlárskom vývoji, charakteristickým hrubolavicovitými pieskovecami s vložkami zlepcov a slieňov. Ílovce vystupujú vo vrstvách alebo preplástkoch. Sú prevažne nevápnité, piesčité a bridličnaté.

Bielokarpatská jednotka je súčasťou magurskej skupiny príkrovov, ktorá je nasunutá na svoje predpolie tvorené ždánickou, sliezskou, predmagurskou a duklianskou jednotkou. Bielokarpatská jednotka na JZ tvorí internú časť danej skupiny príkrovov a hraničí na juhu s bradlovým pásmom, s ktorým býva miestami prevrásnená, alebo vypĺňa jeho popaleogénne synklinály. Bielokarpatská jednotka sa vyznačuje veľkým množstvom tektonických štruktúr (priečne zlomy SZ - JV až S - J smeru).

Kvartérne sedimenty predstavuje v skúmanom území delúvium vo forme hlinito-kamenitých sutí, deluviálnych hlien, ďalej proluviálnych náplavových kužeľov potokov a aluviálnych náplavov. Kvartérne náplavy sú zastúpené ílovitými a ílovito-piesčitými hlinami, ílmi s úlomkami bridlíc a valúnmi pieskovcov s veľkosťou od 0,5 - 50 cm. Deluviálne uloženiny sú tvorené ílovitými hlinami s rôzne veľkými zvetranými ostrohrannými úlomkami bridlíc a pieskovcov s premenlivou hrúbkou podľa sklonu podlažia.

Aktívne zosuvy sa v predmetnom území nevyskytujú. Celkove však ide o oblasť s náchylnosťou územia na zosúvanie. Na základe dostupných mapových podkladov Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra (<http://apl.geology.sk/geofond/zosuvy/>) je v riešenom území v blízkosti cesty v km 7,5 dokumentovaný výskyt svahových deformácií vo forme potenciálneho zosuvu.

Podľa seizmicity je územie zaradené na základe pozorovaných údajov do zóny s intenzitou 7° MCS. Podľa Geofyzikálneho ústavu SAV Bratislava je na danej lokalite maximálne pravdepodobné zemetrasenie so silou 5° MCS raz za 200 rokov.

Posudzovaná činnosť priamo ani nepriamo nezasahuje do žiadnych lokalít dobývacích priestorov príp. chránených ložiskových území.

6.1.3 Pôdne pomery

Spolupôsobením klimatických pomerov, charakteru reliéfu územia a geologickým vývojom sú determinované genetické vlastnosti pôd, ich zrnitosť, skeletnatosť a hĺbka pôdneho profilu. V riešenom území prevládajú kambizeme prevažne nasýtené, v podstatne menšej miere sa vyskytujú pararendziny.

V okolí cesty sa nachádzajú nasledovné pôdne jednotky:

- kambizeme modálne a kultizemné nasýtené, sprievodné kambizeme pseudoglejové; zo zvetralín pieskovcovo-ílovcových hornín (flyš),
- kambizeme pseudoglejové nasýtené, sprievodné pseudogleje modálne a kultizemné, lokálne gleje; zo zvetralín rôznych hornín,
- pararendziny kambizemné a kambizeme rendzinové; zo zvetralín pieskovcovo-slieňovcových hornín

Z hľadiska bonity pôdy sa jedná o pôdy BPEJ skupín 4 až 9. V zmysle vyhlášky č. 508/2004 Z.z., ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v platnom znení sú všetky poľnohospodárske pôdy podľa príslušnosti BPEJ zaradené do 9 skupín kvality pôdy – od najkvalitnejších patriace do 1. skupiny po najmenej kvalitné do 9. skupiny. V zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy v platnom znení je základná sadzba odvodu za trvalé odňatie poľnohospodárskej pôdy a odvodu za dočasné odňatie poľnohospodárskej pôdy stanovená na základe zaradenia pôdy do skupiny kvality podľa kódov BPEJ.

Počas stavebných prác, nebudú dotknuté územia, na ktorých by bolo potrebné odstraňovať orniciu. Stavebné práce budú prebiehať len v priestore existujúceho cestného telesa.

V rámci databázy Hydromeliorácií, š.p. posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadnych evidovaných žiadne odvodňovacie ani závlahové kanály a potrubia.

6.1.4 Klimatické pomery

Z klimatického hľadiska patrí záujmová lokalita do mierne teplej oblasti (M) s priemerným počtom letných dní menej ako 50 za rok, s denným maximom teploty vzduchu > 25 °C, presnejšie do okrsku M6 - mierne teplého, vlhkého, vrchovinového, s teplotami v júli >16 °C a viac.

Teplotné pomery závisia od nadmorskej výšky, členitosti terénu a geografickej polohy sledovaného miesta. Najbližšie k skúmanému územiu sa nachádza meteorologická stanica Myjava, situovaná juhovýchodne od skúmanej lokality v nadmorskej výške 375m. V nasledujúcej tabuľke uvádzame priemerné mesačné hodnoty teploty vzduchu v meteorologickej stanici Myjava. Dlhodobá priemerná ročná teplota vzduchu dosahuje v predmetnom území cca 8°C. Najteplejším mesiacom roka je júl, najchladnejším január.

Tab. 3 Priemerné mesačné teploty na stanici Myjava

Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Myjava	-2,8	-0,7	3,4	8,5	13,3	16,3	17,8	17,4	13,8	8,9	3,2	-1,1	8,2

Dôležitým klimatickým činiteľom oblastí sú aj atmosférické zrážky. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené priemerné mesačné zrážkové úhrny zrážok zo stanice Myjava.

Tab. 4 Priemerné mesačné úhrny zrážok na stanici Myjava

Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Myjava	42	42	38	49	65	79	63	64	49	46	60	56	652

Z údajov vyplýva, že na zrážky najbohatšie sú z dlhodobého hľadiska letné mesiace. Najvyššie priemerné hodnoty zrážkových úhrnov pripadajú na mesiace máj až august.

Hĺbka priemerného premrzania je 70-80 cm, v extrémnych zimách je to 100-110 cm.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Hydrologicky patrí skúmané územie do povodia rieky Moravy. Potok Teplica je najvýznamnejším vodným tokom v danom území, ktorý so svojimi prítokmi zbiera vody z okolitých vrchov v juhozápadnej časti Bielych Karpát. Širšie okolie predmetného územia je odvodňované vodným tokom Haluzníkov potok, ktorý tvorí pravostranný prítok potoka Teplica.

V zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov je v riešenom území identifikovaný vodohospodársky významný vodný tok: Teplica (číslo hydrologického poradia 4-13-03-001).

Podzemné vody

Hydrogeologické pomery sú podmienené celkovou geologicko - tektonickou stavbou územia, litologickým zložením hornín a morfológickými pomermi. V danom území je najrozšírenejší flyšový komplex tvorený striedaním bridlíc a pieskovcov. Oblasti s prevahou bridlíc nad pieskovecami, s nepriaznivými podmienkami pre obeh a sústredenie podzemných vôd, sú málo zvodnené. V opačnom prípade priaznivejšie pomery vznikajú v oblastiach, kde pieskovce prevládajú nad bridlicami. V pieskovcoch s puklinovo - pórovou priepustnosťou prevláda puklinová priepustnosť (pukliny zvetrávania, pukliny tektonické). Zlomky i poruchové pásma, hlavne ich vzájomné križovania, sú hydrogeologicky dôležité - drénujú a akumulujú podzemné vody väčších území. Striedanie litologicky odlišných typov hornín a tektonická stavba vytvárajú na niektorých

miestach priaznivé podmienky pre sústredenie podzemných vôd a vznik prameňov. Sú to menšie vývery, plošne i výškovo nerovnomerne rozmiestnené. Pramene s väčšími výdatnosťami ako napríklad pramene Vítek, Štúrova, Kobela sú zachytené a využívané pre zásobovanie niektorých častí obce Vrbovce a niektoré ďalšie zásobujú jednotlivé usadlosti v osadách. Výdatnosť prameňov väčšinou dosahuje menej ako 1,0 l/s, častejšie 0,3 - 0,5 l/s. Vývery podzemných vôd, viazané na zónu zvetrávania a rozvolnenia (do hĺbky cca 30 - 40 m) prejavujú silnú závislosť na zrážkach.

Rovnako ani kvartérne sedimenty nemajú v oblasti Vrbovciach väčší hydrogeologický význam. V riečnych sedimentoch potoka Teplica je vytvorený súvislejší horizont podzemnej vody, ale zvodnenie je vzhľadom na nízku priepustnosť malé. Aluviálne naplaveniny potoka Teplica majú hrúbku okolo 10 m a podzemné vody v týchto náplavoch sú v hydraulickej spojitosti s vodami povrchového toku. Realizované hydrogeologické prieskumné vrty boli orientované jednak na súvrstvie paleogénu, jednak na uloženiny kvartéru, v oboch prípadoch sa overilo nízke zvodnenie. Výskyt a úroveň hladiny podzemnej vody v deluviálnych sedimentoch je ovplyvňovaná hlavne zrážkami. Podzemná voda sa nachádzala v hĺbke 2-3 m p.t.

Skúmané územie patrí na základe vymedzenia útvarov podzemných vôd na Slovensku do útvaru SK2000700F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma oblasti povodia Dunaj.

Vodohospodársky chránené územia

V zmysle nariadenia vlády SR č. 527/2023 Z.z. ktorým sa ustanovujú hranice chránených oblastí prirodzenej akumulácie vôd sa v riešenom území nenachádza žiadne vodohospodársky chránené územie - chránená vodohospodárska oblasť.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V trase cesty sa nenachádza žiadne ochranné pásmo vodného zdroja.

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

Katastrálne územie dotknutej obce Vrbovce je zaradené medzi zraniteľné oblasti.

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Flóra a vegetácia

Podľa geobotanickej mapy Slovenska (Michalko et al., 1986) pôvodnú potenciálnu vegetáciu riešeného územia tvorili prevažne jelšové lesy na nivách podhorských a horských vodných tokov. Súčasný stav vegetácie oproti potenciálnej vegetácii dotknutého územia je výrazne zmenený, veľká časť územia je antropicky silne ovplyvnená zástavbou infraštruktúrnych prvkov (cesty), sídel, skladov a prevádzok, a intenzívne poľnohospodársky využívaná orná pôda, sekundárne spoločenstvá a antropogénne degradované rastlinné spoločenstvá s prevahou plevelných a ruderalných spoločenstiev v okolí ciest. Pôvodné rastlinné spoločenstvá sa v riešenom území nezachovali.

Dominujúcou skupinou biotopov v širšom dotknutom území sú ruderalne biotopy. Plošne najrozšírenejším je biotop „X7 Intenzívne obhospodarované polia“. Biotop je tvorený prevažne ornou pôdou, kde v porastoch kultúr zostáva len malý počet najodolnejších synantropných druhov tolerantných k extrémnym podmienkam.

Biotopy národného a európskeho významu sa v priamo v riešenom území nenachádzajú. Rekonštrukcia cesty je navrhnutá v koridore existujúcej trasy cesty a preto je zásah do biotopov európskeho a národného významu vylúčený.

V blízkosti rekonštruovanej cesty sa nachádzajú dreviny, z ktorých časť bude odstránená. V minulosti sa v okolí cesty pravdepodobne nachádzalo po oboch stranách stromoradie druhu slivka domáca (*Prunus domestica*). V súčasnosti je zachovaných len niekoľko samostatne stojacich jedincov slivky, väčšina stromov je súčasťou hustých krovitých zárastov slivky čerešňoplodej (*Prunus cerasifera*).

Hojne zastúpený stromový druh je javor poľný (*Acer campestre*), v hodnotenom území sa vyskytuje hlavne vo forme mladých náletov alebo menších stromov s obvodom kmeňa do 90 cm. Podobne je na tom aj jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*). Stromy väčších rozmerov sú zastúpené lipami, hlavne lipou veľkolistou (*Tilia platyphyllos*). Okrem týchto druhov boli zaznamenané aj agát biely (*Robinia pseudoacacia*), topoľ sivý (*Populus x canescens*), brest vŕzový (*Ulmus laevis*) a z ovocných druhov jablň domáca (*Malus domestica*), hruška domáca (*Pyrus domestica*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*) a orech kráľovský (*Juglans regia*). Pri zástavbe rodinných domov sa vyskytujú aj nepôvodné druhy drevín, ako napríklad borovica čierna (*Pinus nigra*), smrek pichľavý (*Picea pungens*), smrekovec opadavý (*Larix decidua*) a pod.

Krovinné poschodie je tiež pomerne pestré, tvoria ho hlavne porasty krovitých druhov premiešané s náletmi stromových druhov, jednodruhovú porasty sú zriedkavé. Hojne sa vyskytuje najmä bršlen európsky (*Euonymus europaea*) a svíb krvavý (*Swida sanguinea*), často je primiešaný hloh jednozemenný (*Crataegus monogyna*), baza čierna (*Sambucus nigra*), trnka obyčajná (*Prunus spinosa*), zob vtáči (*Ligustrum vulgare*), zaznamenaná bola aj lieska obyčajná (*Corylus avellana*) alebo aj orgován obyčajný (*Syringa vulgaris*). Tieto porasty tvoria rôzne veľké skupiny s podobným druhovým zložením. Spoločným znakom je zanedbaný, neudržiavaný stav, často s výskytom veľkého množstva odumretej biomasy.

Fauna

Faunu priamo riešeného územia v sídlach a ich blízkosti tvoria prevažne synantropné druhy. V riešenom území majú dominantné zastúpenie infraštruktúrne prvky, ďalej sú to zastavané územia – vidiecke osídlenie, a intenzívne poľnohospodársky využívaná orná pôda. Druhová diverzita širšieho územia zvyšujú cennejšie krajinotvorné prvky (remízky, lesné porasty, vodné toky a ich sprievodná brehová vegetácia, remízky a pod.).

Faunu hodnoteného územia tvoria prevažne druhy viazané na zastavané územie a v širšom území na voľnú poľnohospodársku krajinu, ako napr.: z bezstavovcov mravce (*Formicoidea*), dvojkřídlavce (*Diptera*), motýle (*Lepidoptera*), rovnokřídlavce (*Orthoptera*), zo skupiny stavovcov – plazy, z vtákov prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), škovránok poľný (*Alauda arvensis*), straka čiernozobá (*Pica pica*), vrana túlavá (*Corvus corone*), vrabec poľný (*Passer montanus*), z cicavcov - piskor obyčajný (*Sorex araneus*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*), zajac poľný (*Lepus europeus*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), liška obyčajná (*Vulpes vulpes*) a iné.

6.1.7 Chránené územia prírody a krajiny

Územná ochrana prírody

Posudzovaná činnosť je umiestnená prevažne v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na krátkom úseku od začiatku úseku po km 0,212 cesta prechádza cez veľkoplošné chránené územie **CHKO Biele Karpaty** (zóna D – 2. st. ochrany). Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 2,0 km od posudzovaného úseku cesty. Na území Českej republiky sa nachádza chránené územie **CHKO Bílé Karpaty**, rekonštruovaný úsek cesty sa nachádza na konci úseku vo vzdialenosti 150 m od hranice CHKO.

Posudzovaný úsek cesty nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu). Najbližšie územie európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,0 km od navrhovanej činnosti (pozri prílohu č. 1). Na území Českej republiky sa nachádza chránené územie **EVL Bílé**

Karpaty (európsky významná lokalita CZ0724090), rekonštruovaný úsek cesty sa nachádza na konci úseku vo vzdialenosti 330 m od hranice chráneného územia.

Druhovú ochranu prírody

V záujmovom území nie je dokumentovaný výskyt chránených druhov rastlín ani živočíchov. Do riešeného územia môžu zalietavať vtáky, ktorých väčšina je zaradená medzi druhy európskeho významu. Dominantná časť z nich riešené územie využíva ako potravný biotop, časť druhov aj na trvalé hniezdenie.

Ramsarské lokality

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného, regionálneho ani lokálneho významu.

Chránené stromy

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

V rámci dokumentácií RÚSES okresu Myjava (SAŽP, 2019) boli v širšom riešenom území identifikované nasledovné prvky RÚSES (pozri obr. 2):

- Nadregionálne biocentrum NRBC 1 Biele Karpaty
- Nadregionálny biokoridor NRBC 2 Žalostiná – Dubová – Drieňovec
- Regionálne biocentrum RBC 3 Ostrý vrch Vrbovce
- Regionálny biokoridor RBC 2 Teplica

Nadregionálne biocentrum NRBC 1 Biele Karpaty: v oblasti Bielych Karpát prevládajú listnaté lesy, hlavne biotopy: bukové a jedľové kvetnaté lesy a vápnomilné bukové lesy. V južnej časti územia, do ktorej zasahuje roztrúsené osídlenie dopĺňajú krajinnú mozaiku lúky, polia a skupiny nelesnej drevinovej vegetácie. Pri miestnych tokoch je zachovaná charakteristická sprievodná brehová vegetácia. Územie NRBC 1 sa čiastočne prekrýva s ekologicky významným segmentom krajiny (EVSK I). Posudzovaný úsek cesty nezasahuje priamo do NRBC 1, koniec úseku cesty km 8,636 sa nachádza vo vzdialenosti cca 100 m od NRBC 1.

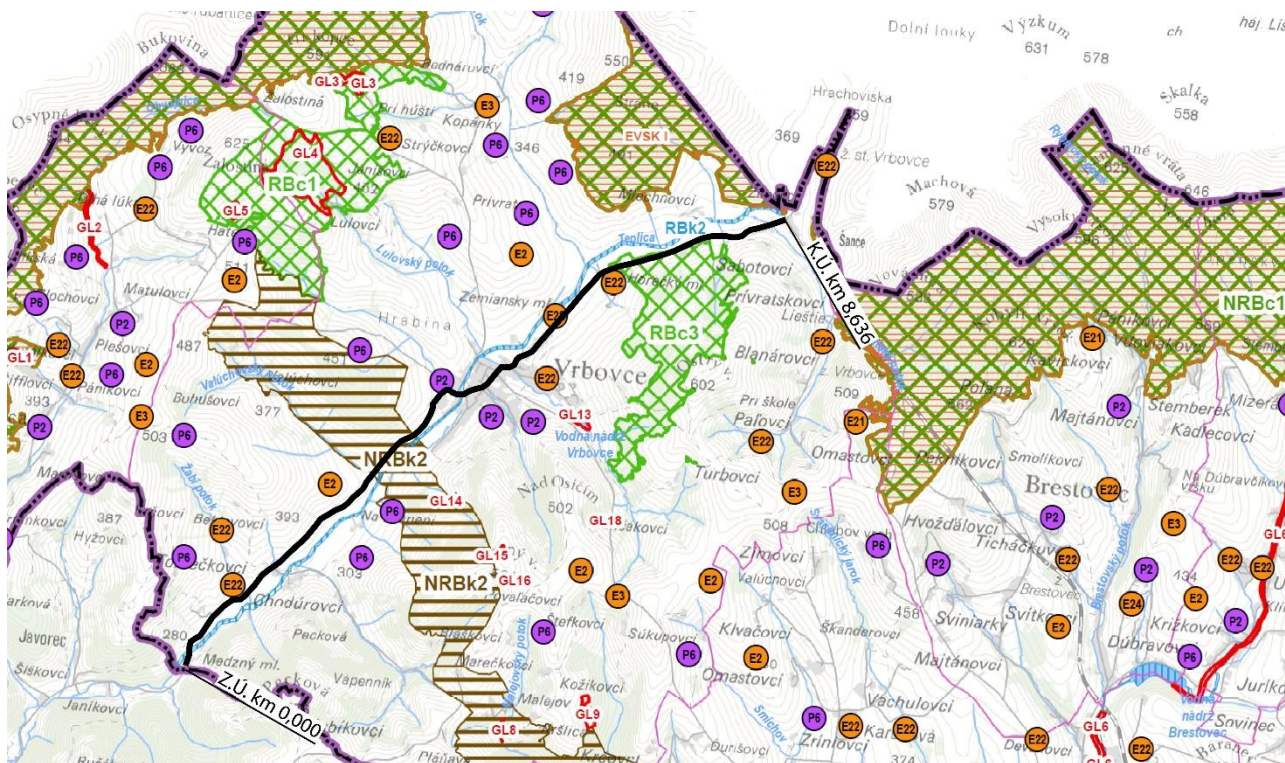
Nadregionálny biokoridor NRBC 2 Žalostiná – Dubová – Drieňovec: územie tvorí mozaika lesných a lúčnych porastov a nelesnej drevinovej vegetácie, polia, roztrúsené osídlenie, extenzívne ovocné sady a záhrady. Kostru biokoridoru tvoria plošne rozsiahlejšie aj menej rozsiahle lesné porasty bukových a jedľových kvetnatých lesov a dubovo-hrabových lesov karpatských a lúčne spoločenstvá prevažne nížinných a podhorských kosných lúk. Významnú úlohu zohrávajú porasty nelesnej drevinovej vegetácie a tiež sprievodné brehové porasty menších vodných tokov, ktoré rozčleňujú súvislé plochy ornej pôdy. Posudzovaný úsek cesty zasahuje priamo do NRBC 2, v km 3,00 – 3,60.

Regionálne biocentrum RBC 3 Ostrý vrch Vrbovce: územie tvorí pestrá mozaika lesných a nelesných biotopov. Z lesných spoločenstiev sú zastúpené dubovo-hrabové lesy a najmä bukové a jedľové kvetnaté lesy. Lúčne spoločenstvá reprezentujú porasty s rôznou intenzitou obhospodarovania, najmä nížinné a podhorské kosné lúky, mezofilné pasienky a pri vodných tokoch sú miestami zastúpené aj vlhké lúky na alúviách vodných tokov. Mozaiku dopĺňajú extenzívne ovocné sady a záhrady a polia. Posudzovaný úsek cesty zasahuje do okraja RBC 3, v km 6,70 – 7,70.

Regionálny biokoridor RBC 2 Teplica: podhorský vodný tok povodia rieky Myjava, v hornej časti toku regulovaný a v týchto častiach takmer bez sprievodnej drevinovej vegetácie, brehová vegetácia netvorí kompaktný líniový porast, v mnohých úsekoch toku úplne vegetačný porast absente, prípadne ho tvoria len kry a solitérne stromy. Posudzovaný úsek cesty premoštuje potok Teplica v km 0,220 a v km 4,458.

V rámci projektu ConnectGREEN nie sú v území vyčlenené žiadne biocentrá ani biokoridory, ktoré by boli v priamo resp. nepriamo ovplyvnené realizáciou stavby.

Obr.2 Mapa RÚSES-u okresu Myjava (výrez) a posudzovaný úsek cesty II/500.



6.2 KRAJINA

Riešené územie sa nachádza v Trenčianskom kraji v okrese Myjava v k.ú. obce Vrbovce. Celková výmera územia obce je 5 151,96 ha. Z toho tvorí 3 841,86 ha poľnohospodárska pôda, čo predstavuje 74,57 % z celkového územia obce. Nepoľnohospodárska pôda teda tvorí 25,43 % - 1 310,09 ha, z toho 17,49 % zaberajú lesy. S najväčšou rozlohou sa na území nachádzajú trvalé trávnaté porasty, ktoré tvoria až 41,61 % celkového územia. Prevažne ide o kvetnaté lúky, ktorými je táto oblasť typická. Nasleduje orná pôda, ktorá tvorí 29,94 % územia. Pre širšie riešené územie je typické kopaničiarske osídlenie. Početné kopaničiarske osady obce, v r. 1930-1936 ich bolo 96, vrátane Chvojnice, v súčasnosti ich je okolo 60, sú roztrúsené v oblasti Bielych Karpát v Žalostinskej vrchovine. Kopaničiarske osídlenie možno rozdeliť na väčšie skupiny osídlenia, v ktorých sa nachádza 10 i viac usadlostí, a na roztrúsené osídlenie, kde dva-tri domy tvoria jednu kopanicu. Mnohé neudržiavané usadlosti postupne chátrajú, devastujú a rozpadávajú sa, mnohé kopanice tak postupne zanikajú.

Scenériu krajiny reprezentuje jej obraz. Sledované územie je posudzované na základe hodnotenia jeho vizuálnej charakteristiky vnímanej človekom. Najčastejšie hodnotenými parametrami sú rozmanitosť, štruktúra, prírodnosť a jedinečnosť krajiny. Za pozitívne nosné prvky scenérie krajiny v dotknutom území možno považovať v prvom rade chránené územia národnej a európskej sústavy chránených území. V riešenom území sa to týka veľkoplošného chráneného územia CHKO Biele Karpaty. Maloplošné chránené územia národnej sústavy a územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti. K pozitívnym prvkom v riešenom území patria všetky typy nelesnej vegetácie, remízky a sprievodná zeleň tokov a komunikácií.

Primárne antropogénne stresové javy (prvotní pôvodcovia stresu) sa prejavujú plošným záberom prírodných ekosystémov. Charakteristickým znakom týchto stresorov je ich jednoznačné plošné vymedzenie v krajine. Dôsledkom lokalizácie primárnych stresových faktorov je zmena štruktúry a využívania krajiny (zánik prirodzených ekosystémov v dôsledku vývoja antropických aktivít), ako i ohrozenie migrácie bioty v dôsledku

bariérového pôsobenia týchto stresorov. Patria sem nasledujúce antropogénne, resp. poloprírodné prvky: technická infraštruktúra (cesty), výrobné prevádzky, sklady, poľnohospodárske areály, veľkabloková orná pôda, sídlené prvky. Pre sídelnú zástavbu okresu Myjava sú charakteristické obce, ktoré sú tvorené niekoľkými osadami – kopanicami. Tieto osady, pomenované obvykle podľa mien obyvateľov, žijúcich v danej lokalite v minulosti, tvoria skupiny obytných domov a hospodárskych budov ležiacich bezprostredne pri poľnohospodársky obrábaných územiach a akoby náhodne sú roztrúsené takmer po celom okrese Myjava. Rozdrobené sídelné jednotky sa striedajú s poliami, lesmi, ovocnými sadiami, nelesnou drevinovou vegetáciou (medze, skupiny drevín a pod.). Vzájomne sú kopanice prepojené sieťou spevnených a nespevnených ciest.

Sekundárne antropogénne stresové javy ako negatívne pôsobiace sprievodné javy ľudských aktivít v krajine nie sú vždy priestorovo ohraňované. Ich pôsobenie sa prejavuje ohrozením resp. narušením prirodzeného vývoja ekosystémov. Patria sem napr.: degradácia pôdy, erózia pôdy negatívne pôsobia na poľnohospodársky pôdny fond a poľnohospodársku výrobu a to ohrozením, resp. narušením prirodzeného vývoja bioty a narúšaním pôdneho krytu. K ďalším faktorom patrí napr. zaťaženie prostredia hlukom, znečistením ovzdušia a vôd, šírenie invázných druhov rastlín a živočíchov.

K významným sekundárnym antropogénnym stresovým javom patria environmentálne záťaže. Environmentálne záťaže boli predmetom riešenia geologickej úlohy „Systematická identifikácia environmentálnych záťaží na území SR“, realizovanej v rokoch 2006 – 2008 v gescii MŽP SR, v zmysle ktorej boli vypracované čiastkové záverečné správy a registre environmentálnych záťaží v jednotlivých okresoch SR. V roku 2010 bol uznesením vlády prijatý Štátny program sanácie environmentálnych záťaží na roky 2010 – 2015. V rámci informačného systému environmentálnych záťaží (IS EZ) neboli v blízkosti cesty identifikované žiadne environmentálne záťaže.

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Posudzovaný úsek cesty prechádza cez katastrálne územia obce Vrbovce. Katastrálne územie obce Vrbovce sa nachádza v Trenčianskom kraji, v okrese Myjava. Celková výmera územia obce je 5 151,96 ha. Susedí na severe s obcami Javorník, Hrubá Vrbka, Tvarožná Lhota a Kuželov – Česká republika, severovýchodne s obcou Brestovec, východne s Myjavou - časť Turá Lúka, južne s obcou Sobotište a západnú, najdlhšiu hranicu má s obcou Chvojnica.

Pre širšie riešené územie je typické kopaničiarske osídlenie. Početné kopaničiarske osady obce, v r. 1930-1936 ich bolo 96, vrátane Chvojnice, v súčasnosti ich je okolo 60, sú roztrúsené v plošinatých kopcoch Bielych Karpát v Žalostinskej vrchovine. Kopaničiarske osídlenie možno rozdeliť na väčšie skupiny osídlenia, v ktorých sa nachádza 10 i viac usadlostí, a na roztrúsené osídlenie, kde dva-tri domy tvoria jednu kopanicu. Medzi väčšie celky kopaničiarskeho osídlenia patria Mjechnovci, Ostrý vrch, Kút, Vápeník, Chodúrovci, Žabí potok, Valúchovci, Štefanová, Kopánky, ostatné kopanice tvoria jednotlivé domy alebo malé skupinky domov – Mezný mlyn, Nitkova jama, Pláňava, Mäsiarky, Tomečkovci, Homolovci, U Bohušov, Bučková jama, Chlapečková, Lulovci, Mandelovci, Jozefkovci, Bakošovci, Prívrata, U Sukupov, Rovenky, U Bednárov, U Križanov, Zemanský mlyn, Škodáčkov mlyn, Žurkov mlyn, Sabotovci, U Prívratských, Lieštie, Podmajerský, Omastovci, Palovci, Vrbovci, U Krajčírov, Turbovci, Kunčákovci, Blažkovci, Súkupovci, Štefkovci, Kuchtovci, Kožíkovci, Krčovci, Kotuláčovci a ďalšie. Mnohé neudržiavané usadlosti postupne chátrajú, devastujú a rozpadávajú sa, mnohé kopanice tak postupne zanikajú.

Charakteristikou demografického vývoja v obci Vrbovce je dlhoročný pokles počtu obyvateľstva. Kým v roku 2003 žilo v obci 1 584 obyvateľov, do roku 2014 sa ich počet znížil na 1 539, čo predstavuje zhruba 3%-ný pokles, na konci sledovaného obdobia v roku 2022 mala obec Vrbovce 1 413 obyvateľov, čo je pokles o viac ako 8 %. Tento vývoj je pre obec do budúcnosti nepriaznivý, preto je dôležité v záujme ďalšieho zdravého a udržateľného rozvoja zvyšovať atraktivitu obce pre mladé rodiny s deťmi a zabezpečovať dostupnosť a kvalitu poskytovaných služieb v obci. Z celkového počtu obyvateľov tvorilo za r. 2022 predproduktívne obyvateľstvo 14,23%, produktívne obyvateľstvo 63,06% a poproduktívne obyvateľstvo 22,72%. Z hľadiska ďalšieho vývoja obyvateľov má značný význam zastúpenie obyvateľov v predproduktívnom veku (0-14 rokov), ktoré je v tomto prípade nižšie ako poproduktívna zložka obyvateľstva. Tento fakt potvrdzuje i ukazovateľ vnútornej

demografickej kvality a reprodukčnej vitality súčasného obyvateľstva - index vitality populácie, ako pomer predproduktívnej a poproduktívnej zložky. Index vitality od r. 2018 klesá, čo značí starnutie populácie.

Okres Myjava, do ktorého spadá i riešené územie obce Vrbovce, patrí medzi okresy s najvyšším indexom zaťaženia starým obyvateľstvom. Kým v roku 2018 pripadalo na 100 obyvateľov v tomto okrese viac ako 31 obyvateľov vo veku 65 a viac rokov, prognóza tohto čísla pre rok 2040 je až vyše 56,1 obyvateľov, čo je druhý najhorší očakávaný index zaťaženia starým obyvateľstvom na Slovensku. Znamená to, že na 100 osôb vo veku 20 – 64 rokov, teda v produktívnom veku, prípadne viac ako 56 seniorov. Predpokladaný nárast počtu a podielu seniorov sa okrem vývoja indexu zaťaženia starým obyvateľstvom odzrkadlí aj na indexe (celkového) ekonomického zaťaženia, ktorý sa do roku 2040 pre okres Myjava predpokladá až vo výške 82,2, čo je druhý jeden z najhorších očakávaných indexov ekonomického zaťaženia na Slovensku (PHSR obce Vrbovce, 2023).

V obci Vrbovce sú vytvorené podmienky pre vzdelávanie detí a mládeže od predškolskej výchovy po úplné základné vzdelanie. Vzdelávanie zabezpečuje v obci samostatná rozpočtová organizácia obce Vrbovce - Základná škola s materskou školou Vrbovce. Vznikla zlúčením Základnej školy Vrbovce s Materskou školou Vrbovce v roku 2003. Počet žiakov v materskej škole v školskom roku 2022/2023 bol 47 detí a v základnej škole 152.

Zdravotná starostlivosť je v obci zabezpečovaná zriadeným zdravotným strediskom, kde sa nachádza: obvodná ambulancia, špecializovaná stomatologická ambulancia, gynekologicko-pôrodná ambulancia. V obci sa nachádza lekáreň (Lekáreň u Juraja). Za ďalšími zdravotníckymi službami občania dochádzajú do Nemocnice s poliklinikou v okresnom meste Myjava.

Sociálne zariadenia sa v obci nenachádzajú. Obec občanom zabezpečuje úhradu rozvozu stravy, v spolupráci s cirkevným zborom ECAV poskytuje zdravotnícke pomôcky (polohovateľné postele, invalidné vozíky), na požiadanie zabezpečuje dopravu občanov z kopaníc vlastným minibusom. V prípade potreby využívajú občania tieto služby v meste Myjava, kde je poskytovanie sociálnych služieb zabezpečované prostredníctvom 9 zariadení sociálnych služieb. Okrem týchto zariadení mesto prevádzkuje opatrovateľskú službu pre 20 klientov, o ktorých sa stará 9 opatrovateľiek. Taktiež mesto zabezpečuje stravovanie pre starších obyvateľov v piatich jedálňach.

6.3.1 Kultúrohistorické pamiatky

V obci Vrbovce sa nachádzajú tieto kultúrne pamiatky, ktoré sú zapísané aj v Ústrednom zozname pamiatkového fondu:

- Rímsko-katolícky kostol sv. Alžbety z r. 1590
- Pamätná tabuľa E. Šandorfiho na rímsko - katolíckom kostole
- Pamätná tabuľa na roky 1848 – 1849
- Vodný mlyn – Národná kultúrna pamiatka.

Z ďalších kultúrnych pamiatok sú to napríklad:

- Tolerančný evanjelický kostol z roku 1784
- Pamätník na roky 1848-1849 v miestnej časti Šance
- Pamätník padlým - venovaný padlým v 1. a 2. sv. vojne
- Leškova pamätná tabuľa
- Hrob Johanky Hrebendovej
- Pamätná tabuľa Marušky Kudeřikovej na železničnej stanici.

O kultúrno-spoločenské vyžitie obyvateľstva obce sa starajú tieto zariadenia: kultúrny dom Vrbovce, obecná knižnica, Vrbovčianska izba – stála expozícia ľudového bývania, remesiel, krojov a denných predmetov našich predkov. Kultúrno-spoločenský život v obci reprezentujú spoločenské organizácie, občianske združenia, spolky, ktoré vyvíjajú svoje aktivity v najrozličnejších oblastiach kultúrno-spoločenského života. Tieto sú dôležitou súčasťou občianskej spoločnosti, keďže svojimi činnosťami prispievajú k výraznému zlepšeniu kvality života.

V trase posudzovanej činnosti sa nenachádzajú významné kultúrne pamiatky. Navrhovaná trasa vedie mimo kultúrnych a historických pamiatok, ako aj architektonicky významných budov. Napriek tomu pri následnej príprave je potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z. z.

6.3.2 Technická infraštruktúra

V obci je vybudovaná vodovodná sieť, ktorá je v správe obce. Prívod pitnej vody obec plánuje v budúcnosti ďalej rozširovať. Kanalizačná sieť nie je v obci vybudovaná. Takisto nie je zabezpečené čistenie splaškových vôd. Obec je plynofikovaná, vrátane miestnej časti Šance a časti osád. Obec je zásobovaná elektrickou energiou z VN linky 22 kV prostredníctvom miestnych transformačných staníc. V obci neexistuje centrálny rozvod tepla. Domácnosti využívajú vlastné kotle, v ktorých spaľujú palivové drevo, tuhé palivo, brikety, pelety, príp. vykurujú elektrickou energiou. V poslednom období pribúda aj využívanie alternatívnych zdrojov energie napr. solárnych kolektorov.

6.3.3 Doprava

Územím prechádza regionálne významná cesta II/500 Velká nad Veličkou – Vrbovce – Senica a II/499 Myjava – Vrbovce – Velká nad Veličkou. V obci Vrbovce sa nachádza 55 km miestnych komunikácií II.-IV. triedy, ktoré nie sú nadregionálne významné. Vzdialenosť od okresného mesta Myjava je približne 13 km, od krajského mesta Trenčín 64 km. Vzdialenosť väčších sídel, kde obyvatelia dochádzajú zväčša za prácou: Senica – 19 km, Stará Turá – 25 km, Brezová pod Bradlom - 21 km, Nové Mesto nad Váhom – 37 km.

Severovýchodnou časťou k.ú. obce prechádza trať Nové Mesto nad Váhom - Velká nad Veličkou. Autobusové spoje do okresného mesta Myjava sú pomerne frekventované. Do väčších sídel a krajského mesta nie sú uspokojivo zaistené spojenia.

6.3.4 Archeologické lokality

V súčasnosti nie je známe, že by sa v riešenom území vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci cestného telesa a v jeho bezprostrednom okolí nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk.

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

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie rekonštrukcie bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu obyvateľov, ktorí bývajú v blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a čiastočným obmedzovaním dopravy. Vplyvy rekonštrukcie sa prejavujú hlavne zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a pravidelným čistením ciest.

Obdobie rekonštrukcie bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Ide hlavne o obyvateľstvo žijúce v blízkosti cesty II/500. Vplyvy rekonštrukcie na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou) a obmedzením dopravy. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej rekonštrukcie, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 8 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Pozitívnym vplyvom je ponuka pracovných príležitostí, ktorej rozsah bude závisieť od budúceho realizátora rekonštrukcie.

K obmedzeniam cestnej premávky dôjde hlavne na ceste II/500. Návrh stavebných objektov ako aj postup výstavby je tomu prispôsobený. Samotná výstavba je navrhnutá tak, aby umožňovala v jednotlivých etapách obsluhu územia. Je ju možné zhrnúť do nasledovných zásad:

- 1. Fáza:**
 - Budovanie rekonštrukcie cesty II/500 po poloviciach v úseku Vrbovce – križovatka s II/499,
 - Uzávera cesty II/500 v úseku km 0,700 – km 1,427. V uvedenom úseku budú budované betónové prahy. Obchádzková trasa smer Vrbovce – Sobotište pre osobné vozidlá navrhnutá po ceste III/1198 a III/1164. Pre nákladné vozidlá obchádzková trasa Vrbovce – Sobotište cez Myjavu po ceste II/499.
- 2. Fáza:**
 - Budovanie rekonštrukcie cesty II/500 po poloviciach v úseku Vrbovce – križovatka s II/499,
 - Uzávera cesty II/500 v úseku km 1,600 – km 3,200. Obchádzková trasa smer Vrbovce – Sobotište pre osobné vozidlá navrhnutá po ceste III/1198 a III/1164. Pre nákladné vozidlá obchádzková trasa Vrbovce – Sobotište cez Myjavu po ceste II/499. V rámci tejto etapy budú v úseku budované betónové prahy, vystužené násypy a mostný objekt 202-00.
- 3. Fáza:**
 - Dokončovacie práce po poloviciach,
 - Realizácia dopravného značenia.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť nadväznosť prác na všetkých stavebných objektoch, a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a jestvujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie.

Pred rekonštrukciou budú vytýčené jestvujúce inžinierske siete. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bezo zmeny, resp. v prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené. V prípade zistenia prítomnosti vedení počas realizácie stavebných prác je tieto vedenia potrebné chrániť pred poškodením.

Počas prevádzky

Vplyvy počas prevádzky predstavuje dopravné zaťaženie sprevádzané hlukom a znečistením ovzdušia. Tieto zložky predpokladáme, že budú priaznivejšie po rekonštrukcii cesty ako sú v súčasnosti. Pozitívnym vplyvom

na obyvateľstvo po rekonštrukcii cesty bude zvýšenie bezpečnosti premávky, plynulosti dopravy a predpokladané čiastočné zníženie hlukovej a emisnej záťaže dotknutého obyvateľstva.

Pozitívnym prvkom realizácie navrhovaného projektu je prostredníctvom odstránenia bezpečnostného rizika a zvýšenia technicko-dopravných parametrov zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky v predmetnom úseku cesty z pohľadu tranzitnej, osobnej i nákladnej dopravy.

Realizáciou projektu sa dosiahne zlepšenie dopravnej situácie danej lokality, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov, ochrany životného prostredia, prevencie a vyváženého rozvoja regiónu. V neposlednom rade aj zníženie nehodovosti na ceste.

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z.

Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“ (tab.3).

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ hod
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod.

Určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná hladina A zvuku* L_{Aeq} . Posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty.

Tab. 3 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategoría územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov <i>L_{Aeq,p}</i>
			Hluk z dopravy				
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Železničné dráhy ^{c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Letecká doprava		
					<i>L_{Aeq,p}</i>	<i>L_{ASmax,p}</i>	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, d) vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:

Poznámky k tabuľke:

Kategoria územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov <i>L_{Aeq,p}</i>
			Hluk z dopravy			<i>L_{ASmax,p}</i>	
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Železničné dráhy ^{c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Letecká doprava <i>L_{Aeq,p}</i>		

a) Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.

b) Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.

c) Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovištia taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

d) Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Hluk počas výstavby

Počas rekonštrukcie cesty II/500 bude hluk z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, ovplyvňovať predovšetkým obyvateľov dotknutých obcí. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá čiastočne obmedziť pôsobenie hluku pre tieto lokality.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. V zmysle prílohy vyhlášky a článku 7 sa v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,

Stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády SR č. 26/2006 Z. z., ktorým sa mení nariadenie vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 4 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampéry, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Z uvedenej tabuľky je zjavné, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Na základe aplikácie vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri hodnotení hluku z pozemnej dopravy, vyhláška definuje prípustné hodnoty pre hluk z pozemnej a vodnej dopravy ako celku, a to pre jednotlivé kategórie chráneného územia, resp. chráneného priestoru. Pozemná doprava je v prílohe tejto vyhlášky zadaná ako doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. Podľa § 3 ods. 1 tejto vyhlášky je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k prípustnej hodnote je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, električkových tratí, resp. vodných ciest, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako $\Delta L = 1\text{dB}$ a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu. V posudzovanom území rekonštrukcia posudzovaného úseku cesty prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko-prevádzkové parametre výmenou povrchu vozovky.

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území len niekoľko krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej rekonštrukcie, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 8 mesiacov.

Dopravná prevádzka

Všeobecne je možné konštatovať, že spaľovanie uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov pôsobí negatívne na ovzdušie, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO , NO_x , VOC , SO_2 , PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2 , CH_4 , N_2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Vzhľadom na charakter cesty a dopravné zaťaženie možno konštatovať, že realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zhoršeniu situácie v porovnaní so súčasným stavom a imisné limity v zmysle platnej legislatívy budú splnené a nie je potrebný návrh ďalších opatrení.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Z hľadiska členenia vplyvov na priame a nepriame možno medzi vplyvy rekonštrukcie cesty II/500 na horninové prostredie a reliéf vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv,
- možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.

Vzhľadom na charakter stavby, v tomto prípade ide o rekonštrukciu cesty na existujúcom cestnom telese, nie sú potrebné žiadne nové trvalé zábery stavby. V projektovej dokumentácii sa neuvažuje s realizáciou oporných múrov, zárubných múrov a pod., ktoré by vyžadovali zásahy do reliéfu a horninového prostredia.

Potenciálny zásah do horninového prostredia a reliéfu ako aj možné znečistenie horninového prostredia hodnotíme ako nevýznamné.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky posudzovaného úseku cesty II/500 nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu. Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie budú vplyvy nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy, technický stav a vek vozidiel.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na klimatické pomery nezmení.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby

Počas stavebných prác sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. Pôjde hlavne o obyvateľov žijúcich v blízkosti cesty II/500. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).

Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21:00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku ekologizácie vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý predpokladá významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Od apríla 2024 bola schválená najnovšia norma EURO 7, ktorá rozširuje pôvodnú normu EURO 6 o emisné limity pre častice z brzd a pneumatík. Uvedená norma EURO VI pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V apríli 2024 bolo prijaté nové nariadenie EURO 7, pričom doba uplatnenia pre ťažké vozidlá bude 4-5 rokov. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami sa vplyv na ovzdušie za dodržania navrhovaných opatrení nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

Z hľadiska vplyvov na povrchovú vodu budú počas rekonštrukcie najcitlivejšie miesta v bezprostrednom kontakte s povrchovými tokmi pri rekonštrukcii nasledovných mostných objektov a priepustov:

- SO 201-00 Most id.č. M1436 (spr.č. 500-023) cez Vrbočianku za obcou Sobotište v km 0,220
- SO 202-00 Most id.č. M1836 (spr.č. 500-024) cez Valúšsky potok v km 3,050
- SO 203-00 Most id.č. M4030 (spr.č. 500-025) cez Vrbočianku v obci Vrbovce v km 4,458
- SO 204-00 Most id.č. M3392 (spr.č. 500-026) cez potok Zápasečník v obci Vrbovce v km 5,045
- SO 205-00 Most id.č. M4620 (spr.č. 500-027) cez potok na hranici kraja v km 8,445
- SO 401-00 Priepusty na ceste II/500

Dôležité je používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám a zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu.

Zdrojom znečistenia môže byť únik pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov, prípadne aj znečistené odpadové vody, ktoré budú vznikať počas rekonštrukcie.

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na povrchovú vodu počas realizácie navrhovanej činnosti je nutné sa sústrediť na elimináciu vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám,
- minimalizovať zásahy v samotných tokoch,
- zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu, alebo len v nevyhnutnom rozsahu; využiť obdobie nízkych vodných stavov,
- zabezpečiť v priebehu rekonštrukcie dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorbčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku vodám nebezpečných látok do prostredia.

Odvodnenie komunikácie ostáva nezmenené a v pôvodnom stave. Vyspravenie zemných krajníc do sklonu 8% zabezpečí odtok dažďovej vody z vozovky a spolu s vyčistením spevnených a prehĺbením nespevnených priekop, rigolov, rekonštrukciou priepustov, vyčistením vtokových a výtokových objektov a v prípade potreby aj samotných rúr priepustov dôjde k zlepšeniu odtokových pomerov z cestného pozemku, na ktorom je umiestnená riešená komunikácia. Rekonštrukcia priepustov v uvedenom úseku je súčasťou obj. 401-00.

Uskutočnená diagnostika vozovky deflektometrom signalizovala zníženú únosnosť v mieste pri plytkých zárezových priekopách čo je zväčša spôsobené nedostatočným odvodnením cestného telesa. Z tohto dôvodu v úseku od Začiatku stavby až po obec Vrbovce boli pod ľavostrannými krajnicami v zárezoch doplnené drenáže PVC SN8 DN 150 vyústené cez výustné objekty do priekop alebo terénu. Na drenážach budú vo vzdialenosti cca 150 m osadené kontrolné šachty. Celková dĺžka drenáže je 2 599 m.

V úseku Vrbovce – KÚ bola z dôvodu zmeny pravostrannej priekopy na spevnený rigol doplnená v krajnici drenáž DN 150 v nasledovnom úseku: km 7,916 – km 7,946 vpravo dĺžky 30 m. Celková dĺžka drenáže na celej stavbe je 2 629 m.

V rámci rekonštrukcie cesty bude za účasti správcu vykonaná vizuálna prehliadka vtokových mreží vpustov, a poklopov dažďovej kanalizácie, ktoré sú osadené vo vozovke cesty II/500 v obci Vrbovce. Všetky poškodené kusy budú nahradené novými.

Na trase bol posúdený stav cestných priekop, ktoré z väčšej časti tvoria trojuholníkové nespevnené priekopy. V rámci rekonštrukcie bolo navrhnuté spevnenie priekop v miestach kde podľa STN 736102 je spevnenie požadované, to je pri priekopách s pozdĺžnym sklonom nad 3% a pri priekopách a rigoloch s pozdĺžnym

sklonom v rozmedzí od 0,3% do 0,5%. V ostatných úsekoch je navrhnuté prečistenie nespevnených priekop a odstránenie nánosov, tak aby voda v priekopách tiekla.

V rámci prečistenia priekop je potrebné aj prečistenie existujúcich priepustov pod zjazdami a v križovatkách, tak aby bolo odvodnenie pozdĺž cesty II/500 funkčné.

Vykonaním stavebných úprav na nespevnenej krajnici, priekopách, rigolov, priepustoch, zodpovedajúcich priestorovým možnostiam, platným normám a technickým predpisom sa modernizujú pôvodné parametre odvodnenia cesty.

Riziko znečistenia povrchových vôd počas bežnej prevádzky vznikne len v prípade nepredvídaných udalostí (havarijná situácia). Pri vzniku takejto situácie bude správca komunikácie povinný postupovať v zmysle vypracovaného havarijného plánu.

Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu správcu vodného toku a riadiť sa jeho pokynmi. Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia kvality a zmien kvantity povrchových vôd.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Zariadenia stavenísk môžu byť počas rekonštrukcie zdrojom znečistenia podzemných vôd. Ich negatívny vplyv možno výrazne obmedziť, ak sa dodržiavajú všeobecne platné legislatívne, bezpečnostné a technicko-organizačné opatrenia pri ich budovaní a pri samotnom režime prevádzky.

Ide v zásade o nasledovné prístupy:

- zabezpečiť preventívne opatrenia na ochranu vôd – spevnené plochy, vodotesné nádrže, dostatočné množstvo sorbčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
- splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení staveniska je potrebné pravidelne vyvážať na vhodnú ČOV.

Zdrojom znečistenia môže byť únik pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov, prípadne aj znečistené odpadové vody, ktoré budú vznikať počas rekonštrukcie. Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektoru, najmä priepustnosti a úrovne hladiny vody. Počas rekonštrukcie dôjde k zásahu do horninového prostredia, čím sa môžu vytvoriť podmienky pre prienik povrchovej kontaminácie na hladinu podzemnej vody v podobe úniku paliva a olejov zo stavebných mechanizmov alebo odpadov vznikajúcich pri stavbe.

Dočasné potenciálne riziko predstavujú stavebné dvory a zariadenia staveniska, pri prevádzke ktorých sú možné úniky splaškových vôd a kontaminantov do pôdy a podzemných vôd.

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na podzemnú vodu počas realizácie navrhovanej činnosti je nutné sa sústrediť na elimináciu vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky,
- zabezpečiť v priebehu rekonštrukcie dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel,
- nezriaďovať stavebné dvory v územiach, kde priepustnejšie horninové prostredie vychádza priamo na povrch alebo je tesne pri povrchu,
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorbčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku vodám nebezpečných látok do prostredia,
- odporúča sa nahradiť používanie chlórovaných minerálnych motorových, prevodových a mazacích olejov za druhy bez obsahu zlúčenín chlóru,

- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom,
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad,
- personálnu pripravenosť,
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Riziko znečistenia podzemných vôd počas bežnej prevádzky vznikne len v prípade nepredvídaných udalostí (havarijná situácia). Pri vzniku takejto situácie bude správca komunikácie povinný postupovať v zmysle vypracovaného havarijného plánu.

Vodohospodársky chránené a citlivé územia

V zmysle nariadenia vlády SR č. 527/2023 Z.z. ktorým sa ustanovujú hranice chránených oblastí prirodzenej akumulácie vôd sa v riešenom území nenachádza žiadne vodohospodársky chránené územie - chránená vodohospodárska oblasť ani ochranné pásmo vodného zdroja.

V zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov je v riešenom území identifikovaný vodohospodársky významný vodný tok: Teplica (číslo hydrologického poradia 4-13-03-001). Poznámka: Uvedený vodný tok má lokálny zaužívaný názov aj Vrbovčianka.

Realizácia navrhovanej činnosti nie je v posudzovanom území zakázaná, alebo nejakým spôsobom obmedzená, vyžaduje si však vzhľadom na citlivosť územia prísne dodržiavanie vyššie uvedených opatrení.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia kvality a zmien kvantity podzemných vôd. Prečistením a rekonštrukciou priepustov bude obnovený odvodňovací systém na ceste II/500.

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na podzemnú a povrchovú vodu pre obdobie výstavby a prevádzky objektov ciest bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Návrh havarijného plánu bude potrebné prerokovať so správcom tokov v záujmovom území (Slovenský vodohospodársky podnik š. p.) a predložiť Slovenskej inšpekcii životného prostredia na schválenie.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na povrchové a podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

6 VPLYVY NA PÔDU

Navrhované stavebné úpravy budú vykonávané na existujúcom telese komunikácie a nevyvolávajú potrebu záberu poľnohospodárskych a lesných pôd.

V riešenom území nedochádza k zmene využitia územia. Predmetné územie je doteraz využívané pre koridor cesty. Okolité pozemky sú využívané prevažne pre poľnohospodárstvo. Po ukončení rekonštrukčných prác bude územie využívané na pôvodné účely, nedôjde k zrušeniu, príp. obmedzeniu pôvodných prístupov – vjazdov na poľnohospodárske parcely, ani k objektom príp. napojení jestvujúcich komunikácií z cesty II/500.

Pred realizáciou rekonštrukcie cesty II/500 je zo strany zhotoviteľa nevyhnutné zabezpečiť si včas potrebné plochy a prípojky pre stavebné dvory, ako aj plochy pre medzidepónie materiálu. Vzhľadom na charakter rekonštrukcie budúci zhotoviteľ stavby si zvolí polohu stavebných dvorov buď na samotnej ceste II/500 ktorá bude čiastočne uzavretá alebo si prenajme priestory v areáloch v blízkosti stavby.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne

ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Zmenou navrhovanej činnosti sa vplyvy na pôdu a jej využívanie nemenia.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na faunu

Vplyvy na živočíšstvo v etape rekonštrukcie navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa rekonštrukcie prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: prípadné výrubu drevín, hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz v blízkosti rekonštruovaného úseku cesty a mostov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov. V prípade výrubu drevín bude nevyhnutné uskutočniť v mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára). V prípade realizovania výrubu v hniezdnom období je potrebný ornitologický posudok.

V prípade, že pri rekonštrukcii mostných objektov dôjde k zásahom v samotných vodných tokoch súvisiacich je tu predpoklad, že táto činnosť bude mať negatívne dopady na vodné živočíchy, ktoré sa v riešenom území vyskytujú. V zmysle § 6 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na zmenu stavu mokrade (vrátane vodného toku), najmä jej úpravu, zasypávanie, odvodňovanie, ťažbu trstia, rašeliny, bahna alebo iného materiálu; to neplatí, ak ide o činnosť vykonávanú správcom vodného toku.

Na minimalizovanie negatívnych dopadov bude nevyhnutné práce v samotnom toku realizovať len v nevyhnutnom rozsahu, postupovať počas prác tak aby nedochádzalo k zbytočnému úhynu rastlín a živočíchov, dôsledne dodržiavať opatrenia aby nedošlo k havarijným únikom škodlivých látok do vodného prostredia. V prípade, že práce spojené s realizáciou stavby budú vykonávané v období od 15. apríla do 15. augusta je stavebník povinný zabezpečiť, aby realizáciou stavebných prác nedošlo k narušeniu rozmnožovacích schopností druhov živočíchov v prípade ich výskytu v mieste stavby.

Stavebník je povinný dodržať § 35 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v prípade zistenia prítomnosti chránených druhov živočíchov (za ktoré sa podľa § 33 ods. 3 zákona o ochrane prírody a krajiny považujú aj všetky druhy voľne žijúcich vtákov prirodzene sa vyskytujúcich na európskom území členských štátov Európskej únie) na mieste stavby, pozastaviť stavebné práce a urobiť také opatrenia, aby nedošlo k ich ohrozeniu alebo usmrteniu. Manipulácia s chránenými druhmi živočíchov a odstraňovanie hniezd je možná len na základe platnej výnimky vydananej príslušným orgánom ochrany prírody (Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky) a osobou oprávnenou na realizovanie tejto výnimky.

Počas rekonštrukcie bude nevyhnutné podľa možností čo najviac skrátiť obdobie rekonštrukcie a minimalizovať výrubu ako aj práce na mostných objektoch, priepustoch a v samotných tokoch. Po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia zoocenóz dotknutého úseku predmetných potokov ako aj obnovenia ich migračných funkcií ako biokoridorov.

Vplyvy na migráciu živočíchov

V rámci dostupných a platných dokumentácií RÚSES posudzovaná činnosť zasahuje do 2 biokoridorov:

- **Nadregionálny biokoridor NRBk 2 Žalostiná – Dubová – Drieňovec:** posudzovaný úsek cesty zasahuje priamo do NRBk 2, v km 3,00 – 3,60. Počas rekonštrukčných prác dôjde čiastočne k miernemu ovplyvneniu migrácie živočíchov v miestach kde bude práve prebiehať rekonštrukcia cesty. Odporúčame aby sa v tomto úseku neumiestňovali žiadne stavebné dvory a zariadenia staveniska, ktoré bývajú oplotené a do určitej miery by mohli narúšať voľný prechod väčších cicavcov (srnčia, jelenia, diviacia zver). Realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov a nevytvárajú sa na danom úseku cesty ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu preto nepredpokladáme, že by došlo k významnému ovplyvneniu biokoridoru. V projektovej dokumentácii

sa neuvažuje s umiestnením nepriechodných bariérových prvkov ako napr.: ploty, oporné múry, zárubné múry a pod., ktoré by pôsobili ako bariérový prvok.

- **Regionálny biokoridor RBk 2 Teplica:** posudzovaný úsek cesty premostňuje potok Teplica v km 0,220 a v km 4,458. V prípade, že pri rekonštrukcii mostných objektov dôjde k zásahom v samotných vodných tokoch súvisiacich je tu predpoklad, že táto činnosť bude mať negatívne dopady na vodné živočíchy, ktoré sa v riešenom území vyskytujú. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz v blízkosti rekonštruovaného úseku cesty a mostov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov. A po ukončení rekonštrukčných prác je predpoklad postupného obnovenia biokoridorových funkcií toku.

V rámci projektu **ConnectGREEN** nie sú v území vyčlenené žiadne biocentrá ani biokoridory, ktoré by boli v priamo resp. nepriamo ovplyvnené realizáciou stavby.

Vplyvy na flóru

Pre realizáciu posudzovanej činnosti bol zrealizovaný dendrologický prieskum (dokumentácia E.2 Dendrologický prieskum, ATR, s.r.o. Bratislava, 3/2026). V zábere stavby boli identifikované dreviny rastúce mimo les, ktoré boli rozdelené nasledovne:

- dreviny rastúce mimo les (nelesná drevinová vegetácia), na ktorých výrub je potrebný súhlas podľa zákona č. 543/2002 Z.z.;
- dreviny brehových porastov, ktoré rastú za brehovými čiarami a na ich výrub je potrebný súhlas podľa zákona č. 364/2004 Z.z.;
- dreviny cestnej zelene, na ktorých výrub je potrebný súhlas podľa zákona č. 135/1961 Z.z.

Celková spoločenská hodnota drevín určených na výrub predstavuje hodnotu: 287 761 €, z toho nelesná drevinová vegetácia (205 566 €), cestná zeleň (63 134 €), brehové porasty (19 061 €).

V etape rekonštrukcie budú opatrenia na ochranu drevín zamerané na:

- počas rekonštrukcie obmedziť výrub drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v období vegetačného pokoja predovšetkým od 1. októbra do konca februára,
- po ukončení stavebných prác uviesť poškodené plochy do pôvodného stavu.

V prípade identifikovania invázných druhov v zábere stavby a jej bezprostrednej blízkosti bude potrebné tieto z územia odstrániť. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať.

Na invázne druhy sa viažu ustanovenia zákona č. 150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov a zmene a doplnení niektorých zákonov. Je zakázané ich držať, prepravovať, dovážať, pestovať, rozmnožovať, obchodovať s nimi.

Vlastník, správca, užívateľ pozemku je povinný sa starať o pozemok tak, aby nedochádzalo k rozšíreniu týchto druhov na jeho pozemku a v prípade výskytu invázných druhov je povinný ich odstraňovať.

V prípade realizácie rezov konárov a výkopových prác v blízkosti stromov a krovín je potrebné ich chrániť aby nedošlo k nadmernému zásahu do ich nadzemného a koreňového systému, a tým aj k celkovému poškodeniu drevín. Všetky práce musia byť urobené ručne a prípadne poškodené korene a konáre ihneď ošteriť a tým zamedziť ich presychaniu v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.

Vplyv na biotopy a biodiverzitu

Biotopy národného a európskeho významu sa priamo v riešenom území nenachádzajú. Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu, za podmienky dodržania navrhovaných opatrení, nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

Vzhľadom na charakter stavby - rekonštrukcia cesty na existujúcom cestnom telese, nie sú predpokladané žiadne vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy.

Posudzovanými zmenami sa vplyv na faunu, flóru a biotopy za podmienky dodržania navrhovaných opatrení nezmení.

8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

V riešenom území nedochádza k zmene využitia územia. Predmetné územie je doteraz využívané pre koridor cesty. Okolité pozemky sú v prevažnej miere poľnohospodársky využívané. Po rekonštrukcii bude územie využívané na pôvodné účely, nedôjde k zrušeniu pôvodných prístupov (vjazdov) k objektom resp. napojení miestnych komunikácií.

Prístup na okolité pozemky je zabezpečený existujúcimi miestnymi a poľnými cestami. Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému a existujúcich miestnych komunikácií a poľných ciest.

Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác sa charakter, štruktúra a využívanie krajiny riešeného územia nezmení.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMÁ

Posudzovaná činnosť je umiestnená prevažne v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na krátkom úseku od začiatku úseku po km 0,212 cesta prechádza cez veľkoplošné chránené územie **CHKO Biele Karpaty** (zóna D – 2. st. ochrany). Rekonštrukcia cesty bude prebiehať na samotnom telese existujúcej cesty, nedôjde k ďalším záberom pôdy v okolí cesty. V bezprostrednej blízkosti cesty sa nachádza sprievodná cestná zeleň a lúčne porasty, nenachádza sa tu žiadny významný biotop národného príp. európskeho významu ani žiadna genofondová lokalita, ktorá by mohla byť počas rekonštrukcie cesty negatívne ovplyvnená. V blízkosti dotknutého úseku cesty preteká potok Teplica preto by bolo vhodné neumiestňovať v tomto úseku žiadne stavebné dvory a zariadenia staveniska.

Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 2,0 km od posudzovaného úseku cesty. Na území Českej republiky sa nachádza chránené územie **CHKO Bílé Karpaty**, rekonštruovaný úsek cesty sa nachádza na konci úseku vo vzdialenosti 150 m od hranice CHKO.

Posudzovaný úsek cesty nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu). Najbližšie územie európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,0 km od navrhovanej činnosti (pozri prílohu č. 1). Na území Českej republiky sa nachádza chránené územie **EVL Bílé Karpaty** (európsky významná lokalita CZ0724090), rekonštruovaný úsek cesty sa nachádza na konci úseku vo vzdialenosti 330 m od hranice chráneného územia.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia predmetov ochrany chránených území realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Za podmienky dodržania navrhovaných opatrení sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného úseku cesty na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

V rámci dokumentácií RÚSES okresu Myjava (SAŽP, 2019) boli v širšom riešenom území identifikované nasledovné prvky RÚSES (pozri obr. 2):

- **Nadregionálne biocentrum NRBc 1 Biele Karpaty:** posudzovaný úsek cesty nezasahuje priamo do NRBc 1, koniec úseku cesty km 8,636 sa nachádza sa vo vzdialenosti cca 100 m od NRBc 1. Počas výstavby a prevádzky nepredpokladáme žiadne priame ani nepriame negatívne vplyvy na biocentrum.
- **Regionálne biocentrum RBc 3 Ostrý vrch Vrbovce:** posudzovaný úsek cesty zasahuje do okraja RBc 3, v km 6,70 – 7,70. Rekonštrukcia cesty bude prebiehať na samotnom telese existujúcej cesty, nedôjde k ďalším záberom pôdy v okolí cesty. V bezprostrednej blízkosti cesty sa nachádza sprievodná cestná zeleň a lúčne porasty, nenachádza sa tu žiadny významný biotop národného príj. európskeho významu ani žiadna genofondová lokalita, ktorá by mohla byť počas rekonštrukcie cesty negatívne ovplyvnená. Počas výstavby a prevádzky nepredpokladáme žiadne priame ani nepriame negatívne vplyvy na biocentrum.
- **Nadregionálny biokoridor NRBk 2 Žalostiná – Dubová – Drieňovec:** posudzovaný úsek cesty zasahuje priamo do NRBk 2, v km 3,00 – 3,60. Počas rekonštrukčných prác dôjde čiastočne k miernemu ovplyvneniu migrácie živočíchov v miestach kde bude práve prebiehať rekonštrukcia cesty. Odporúčame aby sa v tomto úseku neumiestňovali žiadne stavebné dvory a zariadenia staveniska, ktoré bývajú oplotené a do určitej miery by mohli narúšať voľný prechod väčších cicavcov (srnčia, jelenia, diviacia zver). Realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov a nevytvárajú sa na danom úseku cesty ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu preto nepredpokladáme, že by došlo k významnému ovplyvneniu biokoridoru. V projektovej dokumentácii sa neuvažuje s umiestnením nepriechodných bariérových prvkov ako napr.: ploty, oporné múry, zárubné múry a pod., ktoré by pôsobili ako bariérový prvok.
- **Regionálny biokoridor RBk 2 Teplica:** posudzovaný úsek cesty premoštuje potok Teplica v km 0,220 a v km 4,458. V prípade, že pri rekonštrukcii mostných objektov dôjde k zásahom v samotných vodných tokoch súvisiacich je tu predpoklad, že táto činnosť bude mať negatívne dopady na vodné živočíchy, ktoré sa v riešenom území vyskytujú. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz v blízkosti rekonštruovaného úseku cesty a mostov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov. A po ukončení rekonštrukčných prác je predpoklad postupného obnovenia biokoridorových funkcií toku.

V rámci projektu **ConnectGREEN** nie sú v území vyčlenené žiadne biocentra ani biokoridory, ktoré by boli v priamo resp. nepriamo ovplyvnené realizáciou stavby.

Za podmienky dodržania navrhovaných opatrení sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného úseku cesty na prvky ÚSES nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav negatívne neovplyvňujú.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Riešené územie sa nachádza v Trenčianskom kraji v okrese Myjava v k.ú. Vrbovce. Zhotoviteľ musí zabezpečiť nadväznosť prác na všetkých stavebných objektoch, a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a jestvujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie.

Pred výstavbou budú vytýčené jestvujúce inžinierske siete. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bez zmeny, resp. v prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené. V prípade zistenia prítomnosti vedení počas realizácie stavebných prác je tieto vedenia potrebné chrániť pred poškodením.

Cieľom navrhovaného projektu je prostredníctvom odstránenia bezpečnostného rizika a zvýšenia technicko-dopravných parametrov zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky v predmetnom úseku cesty. Realizáciou projektu sa dosiahne zlepšenie dopravnej situácie danej lokality, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov, ochrany životného prostredia, prevencie a vyváženého rozvoja regiónu. V neposlednom rade aj zníženia nehodovosti na danom úseku cesty.

Po rekonštrukcii bude územie využívané na pôvodné účely, nedôjde k zrušeniu pôvodných prístupov (vjazdov) k objektom resp. napojení miestnych komunikácií.

Ostatných prvkov urbánneho komplexu sa realizácia navrhovanej činnosti nebude týkať. Posudzovanými zmenami sa vplyv na urbánny komplex a využívanie územia nezmení.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

V súčasnosti nie je známe, že by sa v riešenom území vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci cestného telesa a v jeho bezprostrednom okolí nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk.

Z dôvodu možnosti odkrytia archeologických nálezísk je pri vykonávaní činností potrebné rešpektovať príslušné ustanovenia zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade záujmu využitia týchto lokalít na stavebné účely tomu musí predchádzať záchranný archeologický výskum podľa § 39 pamiatkového zákona.

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

V súvislosti s realizáciou rekonštrukčných prác posudzovaného úseku cesty je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií v trvaní cca 8 mesiacov. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne doprava na ceste II/500 a doprava na jestvujúcich komunikáciách, ktoré sa na túto cestu napájajú. V riešenom území neboli identifikované žiadne ďalšie projekty, ktoré by mohli mať v spolupôsobení s posudzovanou činnosťou kumulatívne vplyvy na územie.

Cesta na konci sa napája na cestu II/499. Rekonštrukcia cesty II/499 je samostatnou stavbou. V priebehu spracovania dokumentácie došlo ku koordinácii so stavbami ovplyvňujúcimi návrh rekonštrukcie cesty.

Prevádzka posudzovaného cestného úseku po rekonštrukcii nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov, naopak predpokladá sa zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky sme posúdili verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom sme pridelovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu.

Kritériám sme priradili relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli pridelované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

- 0 minimálny až zanedbateľný vplyv
- 1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 2 vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

- 3 významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátko-dobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 4 veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný
- 5 vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné.

V nasledujúcom hodnotení je symbolom – označený vplyv irelevantný a symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 6 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	+1	0
Zdravotné riziká	Hluk	-1	+1
	Emisie	-1	+1
	Vibrácie	-1	+1
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-	-
	Narušenie stability horninového prostredia	-	-
	Znečistenie horninového prostredia	-1*	0
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	0
	Mikroklimatické zmeny	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	-
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	-	-
Pôda	Záber pôd	-	-
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	-1*	0
	Erózia pôd	-	-
Biota	Výrub a výsadba stromovej a krovinej vegetácie	0	0
	Ovplyvnenie vzácnych biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	-1	0
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	0	0
	Chránené druhy	-	-
	Chránené stromy	-	-
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	-	-
	Chránené vodohospodárske oblasti	-	-
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	0	0
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Súlad s ÚPD	Súlad realizácie zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou	0	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-	-
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-	-
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	-	-
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	-	-
	Delenie honov	-	-
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1*	0

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-	-
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-	-
Vodné hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	-	-
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-	-
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	-	-
	Tvorba odpadov	-1	0
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	0
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby hodnotenej činnosti	-1	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	-1	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-	-
	Vplyvy na archeologické náleziská	-	-

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1 ÚČEL PROJEKTU

Riešený úsek „Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR, časť Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr. kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499“ sa nachádza v Trenčianskom samosprávnom kraji v okrese Myjava. Prechádza cez katastrálne územie obce Vrbovce.

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia cesty II/500 v úseku od hranice krajov Trnavského a Trenčianskeho s cieľom obnoviť jej technický stav, únosnosť a prevádzkové parametre. Stavba zahŕňa zosilnenie a obnovu vozovkových vrstiev, rozšírenie krajníc, úpravu svahov, odvodnenia a doplnenie dopravného značenia v súlade s platnými technickými predpismi. Cieľom je zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, znížiť riziko havárií a predĺžiť životnosť komunikácie bez potreby záberu cudzích pozemkov.

Cieľom projektovej dokumentácie je navrhnutie stavebno - technického, dopravného, ekonomického a environmentálne najvhodnejšieho riešenia zodpovedajúceho platným právnym predpisom a technickým normám.

Celá trasa je situovaná v katastrálnom území Vrbovce pričom od km 3,980 po km 5,758 je vedená intravilánom obce. Koniec úseku je opäť v intraviláne obce Vrbovce miestna časť Šance (od km 8,536). Keďže už od km 8,200 začína pravostranná zástavba rodinných domov s tým, že od km 8,236 aj s pravostranným chodníkom, v rámci projektu je uvažované s presunutím dopravného značenia s označením začiatku obce práve do staničenia 8,200.

Súčasťou hlavného cestného objektu je rekonštrukcia cesty II/500 v úseku od hranice krajov TT/TN v kumulatívnom staničení 40,896 km, kde je začiatok lokálneho staničenia (km 0,000). Stavba končí v križovatke s cestou II/499. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku je 8,636 036 km.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Posudzovaný úsek cesty nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v platnom znení, nakoľko stavba bola vybudovaná pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z. z.

Riešený úsek „Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR, časť Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr. kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499“ sa nachádza v Trenčianskom samosprávnom kraji v okrese Myjava. Prechádza cez katastrálne územie obce Vrbovce.

Ako súčasť projektu bola zabezpečené meranie únosnosti vozovky deflektometrom KUAB ktoré zabezpečila SSC v mesiaci 09/2025. Na základe vyhodnotenia tohto merania bola vozovka rozdelená do homogénnych úsekov s nasledovnými úpravami:

- Zosilnenie vozovky 5 cm, pozostávajúce z odfrézovania 5 cm obrusnej asfaltovej vrstvy, polozenie 5 cm asfaltovej ložnej vrstvy + 5 cm novej asfaltovej obrusnej vrstvy
- Zosilnenie vozovky v intraviláne pozostávajúce z odfrézovania 10cm asfaltových vrstiev, prilepenie sklovláknitej výstuže a polozenie novej asfaltovej ložnej vrstvy v hr. 5cm a na to polozenie novej obrusnej asfaltovej vrstvy. Upozorňujeme že na 10cm odfrézovaný povrch nesmie byť pustená verejná doprava, pretože vozovka bude oslabená do takej miery, že hrozí vplyvom dopravy jej úplná degradácia. Doprava môže byť pustená až na položenú ložnú vrstvu.
- V miestach kde je únosnosť vyhovujúca je navrhnutá obnova krytu pozostávajúca z odfrézovania 5 cm pôvodného krytu vozovky a polozenie nového asfaltového krytu v hr. 5cm.
- V miestach rozpadnutých krajníc, v miestach budovania ŽB prahov ako aj v miestach kde bude krajnica rozšírená pomocou vystuženého násypu (svahu) bude po vybúraní existujúcej vozovky zrealizovaná komplet nová konštrukcia vozovky.

Súčasťou rekonštrukcie cesty je aj rozšírenie nespevnených krajníc kde minimálna šírka nespevnenej krajnice po rekonštrukcii bude 0,5m a v mieste osadenia zvodidiel bude šírka nespevnenej krajnice minimálne 1,25m.

V miestach kde nespevnená krajnica nedosahuje potrebnú šírku bude koruna cestného telesa rozšírená na cestnom telese nasledovnými spôsobmi:

- Rozšírenie krajnice so zazubením svahu so sklonmi svahov 1:1,5
- Rozšírenie krajnice so sklonmi svahov 1:1, so zazubením podložia, a spevnením svahov vegetačnými tvárniciami.
- Rozšírenie krajnice s odťažením zemného telesa a s vybudovaním vystuženého násypu v šírke 3m s lícom v sklone 70 stupňov obloženého kameňmi uloženými do sieťových prefabrikátov. Celková dĺžka vystužených svahov je 635m.
- V miestach kde existujúca konfigurácia neumožňuje rozšírenie svahov pomocou vystuženého násypu, vybudovanie železobetónového prahu šírky 1m a výšky 1,5m založeného hlbínne na mikropilotách dĺžky 8,5m s injektovaným koreňom 7m. Mikropiloty budú rozmiestnené šachovnicovo vo vzdialenosti 1m. Celková dĺžka železobetónových prahov je 690m.

Na základe posúdenia prekážok podľa príslušných TP budú v rámci rekonštrukcie cesty osadené zvodidlá požadovanej triedy zachytenia. Na trase budú použité zvodidlá triedy zachytenia N2,H1 a na žb. prahoch bezrímsový mostný zvodidlo H2. V miestach kde nie je dodržaná potrebná deformačná zóna bude osadené betónové zvodidlo. Zvyšné úseky budú opatrené smerovými stĺpikmi.

Po zrealizovaní nových vozovkových vrstiev bude osadené nové zvislé a vodorovné dopravné značenie podľa aktuálnych predpisoch. Dopravné značenie je súčasť obj. 501-00.

Súčasťou rekonštrukcie je aj rekonštrukcia odvodnenia, vyčistenie a prehĺbenie priekop, oprava a doplnenie spevnenia. V rámci stavby bude v úseku medzi začiatkom trasy a obcou Vrbovce doplnená po ľavej strane drenáž PVC DN 160 hĺbky 1,5m s kontrolnými šachtami a výustnými objektami. Celková dĺžka drenáže je 2,629 km.

V rámci stavby budú zrekonštruované aj dotknuté priepusty. Rekonštrukcia priepustov je súčasť samostatného objektu 401-00.

Stavba sa člení na nasledujúce stavebné objekty:

SO 101-00 Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr.kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499
SO 201-00 Most id.č. M1436 (spr.č. 500-023) cez Vrbočianku za obcou Sobotište v km 0,220
SO 202-00 Most id.č. M1836 (spr.č. 500-024) cez Valúšsky potok v km 3,050
SO 203-00 Most id.č. M4030 (spr.č. 500-025) cez Vrbočianku v obci Vrbovce v km 4,458
SO 204-00 Most id.č. M3392 (spr.č. 500-026) cez potok Zápasečník v obci Vrbovce v km 5,045
SO 205-00 Most id.č. M4620 (spr.č.500-027) cez potok na hranici kraja v km 8,445
SO 401-00 Priepusty na ceste II/500
SO 501-00 Dopravné značenie na ceste II/500
SO 601-00 Preložka oznamovacieho vedenia Slovak Telecom v km 4,450 a v km 5,050
SO 701-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 203-00 v km 4,458
SO 702-00 Preložka STL plynovodu pri moste obj. 204-00 v km 5,045

Poznámka: Vodný tok Teplica má zaužívaný regionálny názov Vrbovčianka, ktorý je použitý aj pri názvoch mostných objektov v ich evidencii.

Plánované termíny začatia a dokončenia výstavby:

- Predpokladaný začiatok výstavby: 03/2028
- Predpokladaný koniec výstavby: 10/2028

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Riešený úsek „Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR, časť Rekonštrukcia cesty II/500 v úseku hr. kr. TT/TN - križovatka s cestou II/499“ sa nachádza v Trenčianskom samosprávnom kraji v okrese Myjava. Prechádza cez katastrálne územie obce Vrbovce.

Začiatok úseku je na hranici krajov TT/TN. Celá trasa je situovaná v katastrálnom území Vrbovce pričom od km 3,980 po km 5,758 je vedená intravilánom obce. Koniec úseku je opäť v intraviláne obce Vrbovce miestna časť Šance (od km 8,536). Stavebné práce budú prebiehať len v priestore existujúceho cestného telesa vrátane krajnice a odvodnenia cesty vrátane priepustov.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr, Lukniš, Atlas SSR 1980) patrí skúmané územie so svojím okolím do subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty, oblasť Slovensko-moravské Karpaty, celok Biele Karpaty, oddiel Žalostinská vrchovina. Ide o oblasť s vrchovinovým reliéfom podmieneným zlomovou štruktúrou flyšových Karpát, s vysoko vyzdvihnutými blokovými štruktúrami a nerovnomernou selektívnou eróziou. Širšie okolie skúmaného územia má kopcovitý charakter, údolia sú hlboké, zarezané, so strmými svahmi, s amplitúdou reliéfu 317 - 621,4 m n. m. Jednotlivé vyvýšeniny sú spôsobené nerovnomernou eróziou vodných tokov Haluzníkov potok a Teplica a ich prítokov.

Riešené územie je súčasťou vonkajšieho flyšového pásma Západných Karpát - magurský flyš (magurská skupina príkrovov) - bielokarpatskej jednotky. Na geologickej stavbe územia sa podieľajú horniny paleogénu a kvartéru. Paleogénne sedimenty sú vo flyšovom vývoji so striedaním pieskovcov a ílovcov, ktoré sú spolu zvrásnené. Kvartérne sedimenty predstavuje v skúmanom území delúvium vo forme hlinito-kamenitých sutí, deluviálnych hlín, ďalej proluviálnych náplavových kužeľov potokov a aluviálnych náplavov. Kvartérne náplavy sú zastúpené ílovitými a ílovito-piesčitými hlinami, ílmi s úlomkami bridlíc a valúnmi pieskovcov s veľkosťou od 0,5 - 50 cm. Deluviálne uloženiny sú tvorené ílovitými hlinami s rôzne veľkými zvetranými ostrohrannými úlomkami bridlíc a pieskovcov s premenlivou hrúbkou podľa sklonu podlažia.

Posudzovaná činnosť priamo ani nepriamo nezasahuje do žiadnych lokalít dobývacích priestorov príp. chránených ložiskových území.

Geodynamické javy

Aktívne zosuvy sa v predmetnom území nevyskytujú. Celkove však ide o oblasť s náchylnosťou územia na zosúvanie. Na základe dostupných mapových podkladov Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra (<http://apl.geology.sk/geofond/zosuvy/>) je v riešenom území v blízkosti cesty v km 7,5 dokumentovaný výskyt svahových deformácií vo forme potenciálneho zosuvu.

Seizmicita územia

Podľa seizmicity je územie zaradené na základe pozorovaných údajov do zóny s intenzitou 7° MCS. Podľa Geofyzikálneho ústavu SAV Bratislava je na danej lokalite maximálne pravdepodobné zemetrasenie so silou 5° MCS raz za 200 rokov.

Pôdne pomery

Spolupôsobením klimatických pomerov, charakteru reliéfu územia a geologickým vývojom sú determinované genetické vlastnosti pôd, ich zrnitosť, skeletnatosť a hĺbka pôdneho profilu. V riešenom území prevládajú kambizeme prevažne nasýtené, v podstatne menšej miere sa vyskytujú pararendziny.

Počas stavebných prác, nebudú dotknuté územia, na ktorých by bolo potrebné odstraňovať orniciu. Stavebné práce budú prebiehať len v priestore existujúceho cestného telesa.

Klimatické pomery

Z klimatického hľadiska patrí záujmová lokalita do mierne teplej oblasti (M) s priemerným počtom letných dní menej ako 50 za rok, s denným maximom teploty vzduchu > 25 °C, presnejšie do okrsku M6 - mierne teplého, vlhkého, vrchovinového, s teplotami v júli >16 °C a viac.

Teplotné pomery závisia od nadmorskej výšky, členitosti terénu a geografickej polohy sledovaného miesta. Najbližšie k skúmanému územiu sa nachádza meteorologická stanica Myjava, situovaná juhovýchodne od skúmanej lokality v nadmorskej výške 375m. V nasledujúcej tabuľke uvádzame priemerné mesačné hodnoty teploty vzduchu v meteorologickej stanici Myjava. Dlhodobá priemerná ročná teplota vzduchu dosahuje v predmetnom území cca 8°C. Najteplejším mesiacom roka je júl, najchladnejším január.

Povrchové vody

Hydrologicky patrí skúmané územie do povodia rieky Moravy. Potok Teplica je najvýznamnejším vodným tokom v danom území, ktorý so svojimi prítokmi zbiera vody z okolitých vrchov v juhozápadnej časti Bielych Karpát. Širšie okolie predmetného územia je odvodňované vodným tokom Haluzníkov potok, ktorý tvorí pravostranný prítok potoka Teplica.

V zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov je v riešenom území identifikovaný vodohospodársky významný vodný tok: Teplica (číslo hydrologického poradia 4-13-03-001).

Podzemné vody

Skúmané územie patrí na základe vymedzenia útvarov podzemných vôd na Slovensku do útvaru SK2000700F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma oblasti povodia Dunaj.

Striedanie litologicky odlišných typov hornín a tektonická stavba vytvárajú na niektorých miestach priaznivé podmienky pre sústredenie podzemných vôd a vznik prameňov. Sú to menšie vývery, plošne i výškovo nerovnomerne rozmiestnené. Pramene s väčšími výdatnosťami ako napríklad pramene Vítek, Štúrova, Kobela sú zachytené a využívané pre zásobovanie niektorých častí obce Vrbovce a niektoré ďalšie zásobujú jednotlivé usadlosti v osadách. Výdatnosť prameňov väčšinou dosahuje menej ako 1,0 l/s, častejšie 0,3 - 0,5 l/s. Vývery podzemných vôd, viazané na zónu zvetrávania a rozvolnenia (do hĺbky cca 30 - 40 m) prejavujú silnú závislosť na zrážkach.

Rovnako ani kvartérne sedimenty nemajú v oblasti Vrboviec väčší hydrogeologický význam. V riečnych sedimentoch potoka Teplica je vytvorený súvislejší horizont podzemnej vody, ale zvodnenie je vzhľadom na nízku priepustnosť malé.

Vodohospodársky chránené územia

V riešenom území sa nenachádzajú žiadne vodohospodársky chránené územia.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V trase cesty sa nenachádza žiadne ochranné pásmo vodného zdroja.

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

Katastrálne územie dotknutej obce Vrbovce je zaradené medzi zraniteľné oblasti.

Flóra a vegetácia

Podľa geobotanickej mapy Slovenska (Michalko et al., 1986) pôvodnú potenciálnu vegetáciu riešeného územia tvorili prevažne jelšové lesy na nivách podhorských a horských vodných tokov. Súčasný stav vegetácie oproti potenciálnej vegetácii dotknutého územia je výrazne zmenený, veľká časť územia je antropicky silne ovplyvnená zástavbou infraštruktúrnych prvkov (cesty), sídel, skladov a prevádzok, a intenzívne poľnohospodársky využívaná orná pôda, sekundárne spoločenstvá a antropogénne degradované rastlinné spoločenstvá s prevahou plevelných a ruderalných spoločenstiev v okolí ciest. Pôvodné rastlinné spoločenstvá sa v riešenom území nezachovali.

Dominujúcou skupinou biotopov v širšom dotknutom území sú ruderalne biotopy. Plošne najrozšírenejším je biotop „X7 Intenzívne obhospodarované polia“. Biotop je tvorený prevažne ornou pôdou, kde v porastoch kultúr zostáva len malý počet najodolnejších synantropných druhov tolerantných k extrémnym podmienkam.

Biotopy národného a európskeho významu sa v priamo v riešenom území nenachádzajú. Rekonštrukcia cesty je navrhnutá v koridore existujúcej trasy cesty a preto je zásah do biotopov európskeho a národného významu vylúčený.

Fauna

Faunu priamo riešeného územia v sídlach a ich blízkosti tvoria prevažne synantropné druhy. V riešenom území majú dominantné zastúpenie infraštruktúrne prvky, ďalej sú to zastavané územia – vidiecke osídlenie, a intenzívne poľnohospodársky využívaná orná pôda. Druhovú diverzitu širšieho územia zvyšujú cennejšie krajinotvorné prvky (remízky, lesné porasty, vodné toky a ich sprievodná brehová vegetácia, remízky a pod.). Faunu hodnoteného územia tvoria prevažne druhy viazané na zastavané územie a v širšom území na voľnú poľnohospodársku krajinu.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V trase posudzovanej činnosti sa nenachádzajú významné kultúrne pamiatky. Navrhovaná trasa vedie mimo kultúrnych a historických pamiatok, ako aj architektonicky významných budov. Napriek tomu pri následnej príprave je potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a stavebného zákona č. 50/1976 Z. z.

Archeologické lokality

V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je evidovaný výskyt archeologických nálezov.

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Ako súčasť projektu rekonštrukcie cesty bola zabezpečené meranie únosnosti vozovky deflektometrom KUAB ktoré zabezpečila SSC v mesiaci 09/2025. Na základe vyhodnotenia tohto merania bola navrhnutá rekonštrukcia vozovky (podrobný popis je uvedený v kap.III.2.1).

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia cesty II/500 v úseku od hranice krajov Trnavského a Trenčianskeho s cieľom obnoviť jej technický stav, únosnosť a prevádzkové parametre. Stavba zahŕňa zosilnenie a obnovu vozovkových vrstiev, rozšírenie krajníc, úpravu svahov, odvodnenia a doplnenie dopravného značenia v súlade s platnými technickými predpismi. Cieľom je zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, znížiť riziko havárií a predĺžiť životnosť komunikácie bez potreby záberu cudzích pozemkov.

Cieľom projektovej dokumentácie je navrhnutie stavebno - technického, dopravného, ekonomického a environmentálne najvhodnejšieho riešenia zodpovedajúceho platným právnym predpisom a technickým normám.

Zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky je možné dosiahnuť zlepšením základných parametrov cesty v zmysle STN, osadenie zvodidiel požadovanej triedy zachytenia, zosilnenie vozovky, rozšírenie nespevnených krajníc, rekonštrukcia odvodnenia. Na základe obhliadky v teréne a zhodnotenia stavebno-technického stavu sú do stavby rekonštrukcie cesty zahrnuté aj existujúce mosty a priepusty.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasného stavebno-technického stavu cesty II/500. V prípade neimplementovania uvedenej investície by nedošlo k odstráneniu nevyhovujúceho technického stavu cestného telesa. Možno predpokladať ďalšie zhoršovanie stavebno-technického stavu cesty, zvyšovanie nákladov na údržbu a opravu cesty ako aj zvyšovanie nehodovosti na uvedenom úseku cesty v budúcnosti.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Umiestnenie stavby je v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou dotknutej obce ako ja samosprávneho kraja.

7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Obdobie rekonštrukcie bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu obyvateľov, ktorí bývajú v blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a čiastočným obmedzovaním dopravy. Vplyvy rekonštrukcie sa prejavujú hlavne zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou), čiastočným obmedzením dopravy. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami.

Pozitívnym prvkom realizácie navrhovaného projektu je odstránenie bezpečnostného rizika a zvýšenia technicko-dopravných parametrov zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky v predmetnom úseku cesty II/500. Realizáciou projektu sa dosiahne zlepšenie dopravnej situácie danej lokality, podmienok ochrany života a zdravia obyvateľov, ochrany životného prostredia, prevencie a vyváženého rozvoja regiónu. V neposlednom rade aj zníženie nehodovosti na ceste II. triedy.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vzhľadom na charakter stavby, v tomto prípade ide o rekonštrukciu cesty na existujúcom cestnom telese, nie sú potrebné žiadne nové trvalé zábery stavby. V projektovej dokumentácii sa neuvažuje s realizáciou oporných múrov, zárubných múrov a pod., ktoré by vyžadovali zásahy do reliéfu a horninového prostredia.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Z hľadiska vplyvov na povrchovú vodu budú počas rekonštrukcie najcitlivejšie miesta v bezprostrednom kontakte s povrchovými tokmi pri rekonštrukcii mostných objektov a priepustov. Zdrojom znečistenia môže byť únik pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov, prípadne aj znečistené odpadové vody, ktoré budú vznikať počas rekonštrukcie. Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na povrchovú vodu počas realizácie navrhovanej činnosti je nutné sa sústrediť na elimináciu vplyvov spojených s vlastnou stavbou, minimalizovať zásahy v samotných tokoch a dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel.

Riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd počas bežnej prevádzky vznikne len v prípade nepredvídaných udalostí (havarijná situácia). Pri vzniku takejto situácie bude správca komunikácie povinný postupovať v zmysle vypracovaného havarijného plánu.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie a prevádzky cesty je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;

- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia povrchových a podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu správcu vodného toku a riadiť sa jeho pokynmi. Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia kvality a zmien kvantity povrchových a podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Navrhované stavebné úpravy budú vykonávané na existujúcom telese komunikácie a nevyvolávajú potrebu záberu poľnohospodárskych a lesných pôd.

V riešenom území nedochádza k zmene využitia územia. Predmetné územie je doteraz využívané pre koridor cesty. Okolité pozemky sú využívané prevažne pre poľnohospodárstvo. Po ukončení rekonštrukčných prác bude územie využívané na pôvodné účely, nedôjde k zrušeniu, príp. obmedzeniu pôvodných prístupov – vjazdov na poľnohospodárske parcely, ani k objektom príp. napojení jestvujúcich komunikácií z cesty II/500.

Pre realizáciu rekonštrukcie cesty II/500 je zo strany zhotoviteľa nevyhnutné zabezpečiť si včas potrebné plochy a prípojky pre stavebné dvory, ako aj plochy pre medzidepónie materiálu.

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

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imísiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na živočíšstvo v etape rekonštrukcie navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa rekonštrukcie prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: výrub drevín, hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz v blízkosti rekonštruovaného úseku cesty a mostov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov. Výrub drevín bude nevyhnutné uskutočniť v mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára). V prípade realizovania výrubu v hniezdnom období je potrebný ornitologický posudok.

V prípade, že pri rekonštrukcii mostných objektov dôjde k zásahom v samotných vodných tokoch súvisiacich je tu predpoklad, že táto činnosť bude mať negatívne dopady na vodné živočíchy, ktoré sa v riešenom území vyskytujú. V zmysle § 6 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na zmenu stavu mokrade (vrátane vodného toku), najmä jej úpravu, zasypávanie, odvodňovanie, ťažbu trstia, rašeliny, bahna alebo iného materiálu; to neplatí, ak ide o činnosť vykonávanú správcou vodného toku.

Na minimalizovanie negatívnych dopadov bude nevyhnutné práce v samotnom toku realizovať len v nevyhnutnom rozsahu, postupovať počas prác tak aby nedochádzalo k zbytočnému úhynu rastlín a živočíchov, dôsledne dodržiavať opatrenia aby nedošlo k havarijným únikom škodlivých látok do vodného prostredia. V prípade, že práce spojené s realizáciou stavby budú vykonávané v období od 15. apríla do 15.

augusta je stavebník povinný zabezpečiť, aby realizáciou stavebných prác nedošlo k narušeniu rozmnožovacích schopností druhov živočíchov v prípade ich výskytu v mieste stavby.

Stavebník je povinný dodržať § 35 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v prípade zistenia prítomnosti chránených druhov živočíchov (za ktoré sa podľa § 33 ods. 3 zákona o ochrane prírody a krajiny považujú aj všetky druhy voľne žijúcich vtákov prirodzene sa vyskytujúcich na európskom území členských štátov Európskej únie) na mieste stavby, pozastaviť stavebné práce a urobiť také opatrenia, aby nedošlo k ich ohrozeniu alebo usmrteniu. Manipulácia s chránenými druhmi živočíchov a odstraňovanie hniezd je možná len na základe platnej výnimky vydananej príslušným orgánom ochrany prírody (Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky) a osobou oprávnenou na realizovanie tejto výnimky.

Počas rekonštrukcie bude nevyhnutné podľa možností čo najviac skrátiť obdobie rekonštrukcie a minimalizovať výrubu ako aj práce na mostných objektoch, priepustoch a v samotných tokoch. Po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia zoocenóz dotknutého úseku predmetných potokov ako aj obnovenia ich migračných funkcií ako biokoridorov.

V etape rekonštrukcie budú **opatrenia na ochranu drevín** zamerané na:

- počas rekonštrukcie obmedziť výrubu drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v období vegetačného pokoja predovšetkým od 1. októbra do konca februára,
- po ukončení stavebných prác uviesť poškodené plochy do pôvodného stavu.

V prípade identifikovania inváznych druhov v zábere stavby a jej bezprostrednej blízkosti bude potrebné tieto z územia odstrániť. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu, za podmienky dodržania navrhovaných opatrení, nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

Vzhľadom na charakter stavby, to je rekonštrukcia cesty na existujúcom cestnom telese, nie sú predpokladané významné negatívne vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy.

Posudzovanými zmenami sa vplyv na faunu, flóru a biotopy za podmienky dodržania navrhovaných opatrení nezmení.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Posudzovaná činnosť je umiestnená prevažne v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na krátkom úseku od začiatku úseku po km 0,212 cesta prechádza cez veľkoplošné chránené územie **CHKO Biele Karpaty** (zóna D – 2. st. ochrany). Rekonštrukcia cesty bude prebiehať na samotnom telese existujúcej cesty, nedôjde k ďalším záberom pôdy v okolí cesty. V bezprostrednej blízkosti cesty sa nachádza sprievodná cestná zeleň a lúčne porasty, nenachádza sa tu žiadny významný biotop národného príp. európskeho významu ani žiadna genofondová lokalita, ktorá by mohla byť počas rekonštrukcie cesty negatívne ovplyvnená. V blízkosti dotknutého úseku cesty preteká potok Teplica preto by bolo vhodné neumiestňovať v tomto úseku žiadne stavebné dvory a zariadenia staveniska.

Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti viac ako 2,0 km od posudzovaného úseku cesty. Na území Českej republiky sa nachádza chránené územie **CHKO Bílé Karpaty**, rekonštruovaný úsek cesty sa nachádza na konci úseku vo vzdialenosti 150 m od hranice CHKO.

Posudzovaný úsek cesty nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu). Najbližšie územie európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,0 km od navrhovanej činnosti (pozri prílohu č. 1). Na území Českej republiky sa nachádza chránené územie **EVL Bílé**

Karpaty (európsky významná lokalita CZ0724090), rekonštruovaný úsek cesty sa nachádza na konci úseku vo vzdialenosti 330 m od hranice chráneného územia.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia predmetov ochrany chránených území realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

V riešenom území nie je dokumentovaný výskyt chránených druhov rastlín ani živočíchov. Do riešeného územia môžu zalietavať vtáky, prípadne využívať stromovú a krovinnú vegetáciu popri ceste na hniezdenie. Väčšina našich druhov vtákov je zaradená medzi druhy európskeho významu. Minimalizovať dopady na vtáky je možné vykonaním výrubov drevín v mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára). V prípade realizovania výrubu v hniezdnom období je potrebný ornitologický posudok.

Za podmienky dodržania navrhovaných opatrení sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného úseku cesty na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

V rámci dokumentácií RÚSES okresu Myjava (SAŽP, 2019) boli v širšom riešenom území identifikované nasledovné prvky RÚSES (pozri obr. 2):

- **Nadregionálne biocentrum NRBC 1 Biele Karpaty:** posudzovaný úsek cesty nezasahuje priamo do NRBC 1, koniec úseku cesty km 8,636 sa nachádza vo vzdialenosti cca 100 m od NRBC 1. Počas výstavby a prevádzky nepredpokladáme žiadne priame ani nepriame negatívne vplyvy na biocentrum.
- **Regionálne biocentrum RBc 3 Ostrý vrch Vrbovce:** posudzovaný úsek cesty zasahuje do okraja RBc 3, v km 6,70 – 7,70. Rekonštrukcia cesty bude prebiehať na samotnom telese existujúcej cesty, nedôjde k ďalším záberom pôdy v okolí cesty. V bezprostrednej blízkosti cesty sa nachádza sprievodná cestná zeleň a lúčne porasty, nenachádza sa tu žiadny významný biotop národného príj. európskeho významu ani žiadna genofondová lokalita, ktorá by mohla byť počas rekonštrukcie cesty negatívne ovplyvnená. Počas výstavby a prevádzky nepredpokladáme žiadne priame ani nepriame negatívne vplyvy na biocentrum.
- **Nadregionálny biokoridor NRbk 2 Žalostiná – Dubová – Drieňovec:** posudzovaný úsek cesty zasahuje priamo do NRbk 2, v km 3,00 – 3,60. Počas rekonštrukčných prác dôjde čiastočne k miernemu ovplyvneniu migrácie živočíchov v miestach kde bude práve prebiehať rekonštrukcia cesty. Odporúčame aby sa v tomto úseku neumiestňovali žiadne stavebné dvory a zariadenia staveniska, ktoré bývajú oplotené a do určitej miery by mohli narúšať voľný prechod väčších cicavcov (srnčia, jelenia, diviacia zver). Realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov a nevytvárajú sa na danom úseku cesty ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu preto nepredpokladáme, že by došlo k významnému ovplyvneniu biokoridoru. V projektovej dokumentácii sa neuvažuje s umiestnením nepriechodných bariérových prvkov ako napr.: ploty, oporné múry, zárubné múry a pod., ktoré by pôsobili ako bariérový prvok.
- **Regionálny biokoridor RBk 2 Teplica:** posudzovaný úsek cesty premoštuje potok Teplica v km 0,220 a v km 4,458. V prípade, že pri rekonštrukcii mostných objektov dôjde k zásahom v samotných vodných tokoch súvisiacich je tu predpoklad, že táto činnosť bude mať negatívne dopady na vodné živočíchy, ktoré sa v riešenom území vyskytujú. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz v blízkosti rekonštruovaného úseku cesty a mostov. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 8 mesiacov. A po ukončení rekonštrukčných prác je predpoklad postupného obnovenia biokoridorových funkcií toku.

V rámci projektu **ConnectGREEN** nie sú v území vyčlenené žiadne biocentra ani biokoridory, ktoré by boli v priamo resp. nepriamo ovplyvnené realizáciou stavby.

Za podmienky dodržania navrhovaných opatrení sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného úseku cesty na prvky ÚSES nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

Kumulatívne a synergické vplyvy

V súvislosti s realizáciou rekonštrukčných prác posudzovaného úseku cesty II/500 je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií v trvaní cca 8 mesiacov. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne doprava na ceste II/500 a doprava na jestvujúcich komunikáciách, ktoré sa na túto cestu napájajú. V riešenom území neboli identifikované žiadne ďalšie projekty, ktoré by mohli mať v spolupôsobení s posudzovanou činnosťou kumulatívne vplyvy na územie.

Prevádzka posudzovaného cestného úseku po rekonštrukcii nebude mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov, naopak predpokladá sa zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:

- na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia,
- na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- na ochranu na ochranu biotopov,
- na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny.

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečistenia ovzdušia

Počas výstavby sa očakáva najmä znečisťovanie ovzdušia vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov.

Pred realizáciou stavby musí budúci zhotoviteľ požiadať cestný správny orgán v zmysle § 3 zákona č. 135/1961 Zb. o určení dočasného použitia dopravných značiek a dopravných zariadení a to pre konkrétne etapy výstavby v zmysle predloženého a schváleného harmonogramu prác.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v riešenom území sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Zvýšené množstvo exhalátov zo staveniskovej dopravy počas výstavby sa nedá eliminovať. Vyššie uvedenými organizačnými opatreniami a istými obmedzeniami sa dá dosiahnuť stav akceptovateľný obyvateľmi počas určitého časovo obmedzeného obdobia.

Opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku:

Počas výstavby

Počas rekonštrukcie predmetného úseku prichádza do úvahy čiastočné ovplyvnenie hlukom priľahlých obytných plôch cesty II/500. Dobrou organizáciou práce na stavenisku alebo vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku na znesiteľnú mieru tolerovanú počas obdobia výstavby diela.

V zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 hodiny a v sobotu od 8:00 do 13:00 hodiny sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná

hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2 tejto vyhlášky. Preto sa odporúča zásobovanie stavby a hlučné operácie na stavbe vykonávať len v uvádzanom čase v rámci pracovnej zmeny.

Počas prevádzky

Vzhľadom na charakter rekonštrukcie v rámci projektu protihlukové opatrenia neboli navrhované.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd:

Počas výstavby

Dôležité je používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám a zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu.

Zariadenia stavenísk môžu byť počas výstavby zdrojom znečistenia podzemných vôd. Ich negatívny vplyv možno výrazne obmedziť, ak sa dodržiavajú všeobecne platné legislatívne, bezpečnostné a technicko-organizačné opatrenia pri ich budovaní a pri samotnom režime prevádzky.

Ide v zásade o nasledovné prístupy:

- zabezpečiť preventívne opatrenia na ochranu vôd – spevnené plochy, vodotesné nádrže, dostatočné množstvo sorbčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
- splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné pravidelne vyvážať na vhodnú ČOV.

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na podzemnú a povrchovú vodu pre obdobie výstavby a prevádzky objektov ciest bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Návrh havarijného plánu bude potrebné prerokovať so správcom tokov v záujmovom území a predložiť Slovenskej inšpekcii životného prostredia na schválenie.

V priebehu výstavby je všeobecne dôležité dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov.

Zabezpečenie opatrení počas výstavby bude povinnosťou budúceho zhotoviteľa stavby.

Počas prevádzky

Odvodnenie vozovky je zabezpečené jej priečnym a pozdĺžnym sklonom cez nespevnené krajnice a svahy telesa do okolitého terénu a vsakovaco-odparovacích priekop.

Opatrenia na ochranu pôdy:

Navrhované stavebné úpravy budú vykonávané na existujúcom telese komunikácie a nevyvolávajú potrebu záberu poľnohospodárskych a lesných pôd.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany genofondových lokalít, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Opatrenia na ochranu fauny, flóry a biotypov:

Pri výstavbe bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením.

V etape výstavby a prevádzky budú opatrenia na ochranu bioty a krajiny zamerané na:

- počas výstavby obmedziť výrub drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením debnením,
- nevyhnutný výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára),
- v prípade realizovania výrubu v hniezdnom období je potrebný ornitologický posudok;

- zabezpečiť výrub drevín prostredníctvom odbornej organizácie spôsobilaj túto činnosť vykonávať,
- zvyšky drevín po výrube odstrániť a zlikvidovať v súlade so zákonom o odpadoch;
- stavebník je povinný dodržať §35 ods. 2 zákona o ochrane prírody a krajiny, v prípade zistenia prítomnosti chránených druhov živočíchov na mieste stavby, pozastaviť stavebné práce a urobiť také opatrenia, aby nedošlo k ich ohrozeniu alebo usmrteniu;
- podľa možností čo najviac skrátiť obdobie výstavby a minimalizovať práce v tokoch;
- v prípade, že práce spojené s realizáciou stavby budú vykonávané v období od 15. apríla do 15. augusta je stavebník povinný zabezpečiť, aby realizáciou stavebných prác nedošlo k narušeniu rozmnožovacích schopností druhov živočíchov v prípade ich výskytu v mieste stavby;
- v prípade, že na mieste stavby bude zistený chránený živočích, zistené hniezdo alebo úkryt chráneného živočícha je potrebné o tejto skutočnosti bezodkladne upovedomiť orgán ochrany prírody a odbornú organizáciu Štátnu ochranu prírody SR a urobiť také opatrenia, aby nedošlo k ich ohrozeniu alebo usmrteniu alebo poškodeniu ich úkrytov;
- zabezpečiť odstránenie invázných druhov rastlín v spolupráci so ŠOP SR;
- po ukončení stavebných prác poškodené plochy rekultivovať a zatrávniť tak aby nedochádzalo k erózii pôdy.

Počas výstavby bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny:

S náhradnou výsadbou sa v rámci stavby nepočíta. Vzhľadom na charakter komunikácie je jej vplyv na životné prostredie minimálny. Po ukončení stavebných prác budú poškodené plochy rekultivované a zatrávnené tak aby nedochádzalo k erózii pôdy. Navrhovanými opatreniami dôjde k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky s priaznivými dopadmi aj na životné prostredie. Rekonštrukciou dôjde k miernemu zlepšeniu z pohľadu zníženia hlučnosti položením nového krytu vozovky.

Pre výstavbu platí štandardný postup: vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí, príprava územia (odstránenie drevín), realizácia rekonštrukčných prác, dokončovacie práce.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Posudzovaný úsek cesty II/500 nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v platnom znení, nakoľko stavba bola vybudovaná pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z. z.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná v prílohe č. 1.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí Dokumentácia stavebného zámeru (DSZ) „**Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce – hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom – hr. ČR**“, spracovaná spoločnosťou Manvia s.r.o. Madáchova 1, 821 06 Bratislava (04/2026). Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

17.04.2026

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Kurjak, PhD.
Mgr. Juraj Nechaj
ENVICONSLT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina



Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....

Ing. Jaroslav Baška

Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A,
911 01 Trenčín

Príloha č. 1 Širšie vzťahy riešeného územia

