

• Mesto Vysoké Tatry
Starý Smokovec 1
Vysoké Tatry
Slovenská republika
•

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo

Vybavuje/linka

Poprad

OU-PP-OSZP-2026/019754-021

Mgr. Kristína Kilárová/
0961 5780 97

14. 08. 2026

Vec

"Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica" - záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania

V prílohe tohto listu Vám v súlade s § 29 ods. 14 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie zasielame záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania č. OU-PP-OSZP-2026/019754-022/KK zo dňa 17.08.2026

OU-PP-OSZP-2026/019754-022/KK zo dňa 17.08.2026

Na vedomie

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, P.O.BOX č. 100, 810 05 Bratislava 15

Okresný úrad Poprad, OSŽP ,

Okresný úrad Poprad, OKR, PLO, OC DaPK,

Okresný úrad Prešov, OSŽP, OC DaPK, Námestie mieru 3, 080 01 Prešov 1

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Zdravotnícka 3, 058 97 Poprad 1

Regionálna veterinárna a potravinová správa Poprad, Partizánska 83, 058 01 Poprad 1

Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Poprade, Alžbetina 714/5, 058 01 Poprad 1

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej geologickej správy, Námestie L. Štúra, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I

Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru, Prešov

Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná, Prešov

Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, Bratislava-Ružinov, Bratislava II

Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec 1, Vysoké Tatry

Obec Nová Lesná, Jána Stilla 75/42, 059 86 Nová Lesná

Obec Veľká Lomnica, Tatranská 175/23, Veľká Lomnica, Kežmarok

Ing, Jana Závatzká
vedúca odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky



č. j. OU-PP-OSZP-2026/019754-022/KK

v Poprade 17.08.2026

ZÁVÄZNÉ STANOVISKO ZO ZISŤOVACIEHO KONANIA

Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nábrežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad, ako príslušný orgán štátnej správy na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 písm. l) v spojení s § 53 ods. 1 písm. c) a § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“), určuje v zmysle § 29 ods. 3 a v súlade s § 29 ods. 11 a ods. 12 zákona o posudzovaní po vykonaní zisťovacieho konania pre zmenu navrhovanej činnosti „HORSKÝ DOPRAVNÝ INTEGROVANÝ TERMINÁL TATRANSKÁ LOMNICA“, (vypracované: EKOS – Ekologické služby Karpatská 3314/7, 058 01 Poprad), ktorú predložil navrhovateľ – Mesto Vysoké Tatry, Mestský úrad Vysoké Tatry Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry, IČO: 00 326 585, že navrhovaná činnosť uvedená v predložennom oznámení o zmene navrhovanej činnosti, ktorej účelom je modernizáciu jestvujúcej autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a existujúceho záchytného parkoviska v lokalite bývalého Eurocampu,

sa nebude posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

Pre uvedenú činnosť je preto možné požiadať o povolenia podľa osobitných predpisov.

Umiestnenie navrhovanej činnosti:

Kraj : Prešovský
Okres : Poprad
Obec/k. ú. : Vysoké Tatry/Tatranská Lomnica

Navrhovaná činnosť je zaradená v prílohe č. 8 k zákonu o posudzovaní:

Kapitola č. 13 : Infraštruktúra
Položka č. 2: Parkovacie plochy od 200 parkovacích stojísk pre motorové vozidlá vrátane

V súlade s ustanovením § 2 písm. d) a § 29 ods. 17 zákona o posudzovaní sa pre navrhovanú činnosť určujú nasledovné opatrenia na zabránenie a zmiernenie znečisťovania životného prostredia:

- Počas výstavby a prevádzky zabezpečiť preventívne opatrenia proti úniku znečisťujúcich látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd a do stokovej siete (zabezpečenie skladov ropných látok a chemikálií, opatrenia proti úniku prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, zamedzenie splavovania sedimentov mimo staveniska, čistenie uličných

vpustov, zákaz vypúšťania znečistených vôd zo stavby); nenarušiť odtokové pomery v dotknutej lokalite.

Zo stanovísk doručených k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré je potrebné zohľadniť v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov:

- V dokumentácii pre stavebný zámer preukázať, že navrhovaná činnosť vrátane navrhovaného funkčného využitia oboch lokalít je v súlade so záväznou časťou Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja a Územného plánu mesta Vysoké Tatry, pričom osobitne preukázať prípustnosť funkčného využitia záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spracovať akustické posúdenie stacionárnych (technologických) zdrojov hluku – tepelných čerpadiel systém vzduch/vzduch a zariadení vzduchotechniky a odvetrania – a preukázať, že ich prevádzka neprekročí prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku pre hluk z iných zdrojov podľa prílohy č. 2 vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. v najbližšom chránenom vonkajšom priestore, samostatne pre referenčný časový interval deň, večer a noc a s uplatnením korekcií pri tónových zložkách a impulzovom charaktere hluku. Pri prekročení prípustných hodnôt navrhnúť a realizovať technické opatrenia; splnenie preukázať objektivizáciou hluku pred uvedením stavby do užívania.
- Pri príprave a realizácii zmeny navrhovanej činnosti postupovať v zmysle podmienok právoplatného rozhodnutia Krajského pamiatkového úradu Prešov č. Z-PUSR-010504/2026 zo dňa 11. 02. 2026 a záväzného stanoviska č. Z-PUSR-026096/2026 zo dňa 02. 04. 2026; splnenie preukázať v konaní o stavebnom zámere.
- V ďalšej projektovej príprave rešpektovať seizmické pomery územia a výskyt geodynamických javov. Návrh nosných konštrukcií budovy autobusovej stanice spracovať so zohľadnením seizmického zaťaženia podľa konsolidovanej STN EN 1998 1/NA + Z4: 2023 a s určením kategórie základovej pôdy; v rámci inžinierskogeologického, resp. geotechnického prieskumu pre stavebný zámer overiť geologickú stavbu a prítomnosť geodynamických javov a ich výsledky premietnuť do návrhu zakladania a konštrukčného riešenia.

- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie preukázať kapacitné a dopravné posúdenie terminálu vrátane výpočtov špičkového zaťaženia pre bežný, víkendový a sezónny (letný a zimný) režim, vyhodnotenia obratovosti parkovacích miest a z nej vyplývajúcej intenzity dopravných pohybov, ako aj dimenzovania taktovej dopravy, so zohľadnením prepravnej kapacity a grafikonu vlakovej dopravy TEŽ, resp. trate Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica. Ak posúdenie preukáže nesúlad kapacity záchytného parkoviska s prepravnou kapacitou nadväznej verejnej dopravy, navrhnúť prevádzkové opatrenia prerokované s Prešovským samosprávnym krajom a IDS Východ, s. r. o.
- V dokumentácii pre stavebný zámer zabezpečiť bezpečné a bezbariérové pešie prepojenie v rozsahu plôch dotknutých stavbou, oddelené od automobilovej a autobusovej dopravy, s bezbariérovou nadväznosťou na existujúce pešie trasy a s jednotným orientačným značením na trase záchytné parkovisko – autobusová stanica – železničná stanica; vybaviť prestupný uzol stojanmi Bike & Ride a prvkami elektromobility podľa §8a zákona č. 555/2005 Z. z.
- V dokumentácii pre stavebný zámer výslovne overiť a preukázať, že navrhované trvalé stavebné objekty nekolidujú s územnými rezervami ŽSR na parcelách KN-C č. 233/1, 233/16, 233/2 a 4409/52 podľa výkresových príloh stanoviska Ministerstva dopravy SR č. 22434/2026/SSP/67544 zo dňa 06. 07. 2026; overenie prerokovať so ŽSR.
- V ďalšom stupni projektovej prípravy zabezpečiť vypracovanie hydrogeologického posudku, ktorým bude overená vhodnosť a parametre navrhovaného spôsobu vsakovania zrážkových vôd, vrátane posúdenia priepustnosti podlažia, hladiny podzemnej vody a stanovenia podmienok na realizáciu vsakovacieho systému tak, aby nedošlo k nepriaznivému ovplyvneniu podzemných vôd a horninového prostredia.
- V ďalšom stupni projektovej prípravy prerokovať navrhovanú činnosť s vlastníkami a správcami dotknutej vodohospodárskej infraštruktúry, najmä vo vzťahu k zásobovaniu pitnou vodou, odvádzaniu splaškových a dažďových odpadových vôd a nakladaniu so zrážkovými vodami, a pri návrhu technického riešenia rešpektovať ich záväzné požiadavky a podmienky. Pred napojením overiť funkčnosť a kapacitu existujúcej dažďovej kanalizácie vrátane posúdenia odvedenia vôd pri extrémnych zrážkach a topení snehu, kanalizáciu vyčistiť a skontrolovať.

- Počas výstavby a prevádzky zabezpečiť preventívne opatrenia proti úniku znečisťujúcich látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd a do stokovej siete (zabezpečenie skladov ropných látok a chemikálií, opatrenia proti úniku prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, zamedzenie splavovania sedimentov mimo staveniska, čisteniu uličných vpustov, zákaz vypúšťania znečistených vôd zo stavby) vrátane opatrení na bezodkladné zamedzenie šírenia a odstránenie následkov prípadného úniku znečisťujúcich látok; nenarušiť odtokové pomery v dotknutej lokalite.
- Pre lokalitu autobusovej stanice doložiť existujúci spôsob odvádzania zrážkových vôd vrátane spôsobu ich prečistenia, zaústenia a preukázať funkčnosť existujúceho systému odvádzania zrážkových vôd. Zároveň preukázať, že realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k nepriaznivej zmene množstva ani kvality odvádzaných zrážkových vôd. Existujúci systém odvádzania zrážkových vôd pred jeho opätovným využitím vyčistiť a skontrolovať. V prípade, ak sa existujúci spôsob odvádzania zrážkových vôd, jeho funkčnosť a prečistenie nepreukáže, navrhnúť primerané opatrenia na zabezpečenie ochrany pôdy a vôd vrátane posúdenia potreby zariadenia na odlučovanie ropných látok.
- Pre lokalitu záchytného parkoviska Eurocamp spôsob nakladania so zrážkovými vodami z parkovacích, obslužných a karavanových plôch navrhnúť tak, aby bola zabezpečená ochrana pôdy a vôd pred znečistením ropnými látkami, vrátane zabezpečenia ich účinného zachytenia a odlučovania.
- Povrch parkovacích státí záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp realizovať ako priepustný zo zatrávňovacích (vegetačných) blokov; spevnené nepriepustné povrchy obmedziť na komunikácie a manipulačné plochy. Vyhradené parkovacie miesta pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie a prístupové pruhy k nim riešiť s pevným, rovným a nešmykľavým povrchom v súlade s požiadavkami na prístupnosť.
- Všetky presklené plochy autobusovej stanice (okná, dvere a pod.) riešiť sklami typu ORNILUX, prípadne sklami s nízkou reflektivitou svetla (maximálne 15%), na ktorých sklené časti s plochou väčšou ako 0,6 m² je potrebné členiť vonkajšou mriežkou na menšie plochy (maximálne 0,12 m²). Zároveň odporúčame inštalovať pri otvárateľných oknách sieťky proti hmyzu, pri pevných sklách vonkajšie optické zábrany napríklad vonkajšie, tienidlá a podobne, ktoré zamedzia priehľadu a znásobia efekt vyššie uvedeného opatrenia.

V prípade potreby (evidentné úhyny vtákov na sklách) počas užívania objektu, je nutné z vonkajšej strany na presklené plochy inštalovať fólie (na princípe UV reflexných prvkov, napr. typu ORNILUX alebo Feather friendly), ktoré plochu skla zviditeľnia. Veľkosti a rozmiestnenie vzorov majú zodpovedať pravidlu, že všetky ochranné prvky majú byť umiestnené na vonkajšej strane okna nie vo väčšej vzdialenosti než 5 (pri horizontálnych vzoroch) až 10 (pri vertikálnych vzoroch) cm od seba.

- V rámci sadových úprav použiť výhradne pôvodné druhy drevín a bylín zodpovedajúce podmienkam Tatranského národného parku; vylúčiť kultivary, tvarové a farebné variety, hybridné a nepôvodné druhy. Počas výstavby zabezpečiť ochranu koreňového priestoru zachovávaných drevín a po realizácii zabezpečiť následnú starostlivosť o výsadbu vrátane náhrady neujatých jedincov.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie preveriť a v realizovateľnom rozsahu doplniť krajinárske a vegetačné opatrenia na záchytnom parkovisku (izolačná a tieniaca zeleň, vegetačné pásy pri okrajoch smerom do krajiny) s použitím výhradne pôvodných druhov.
- Svetlotechnické riešenie navrhnúť so smerovaním svetelného toku nadol a s minimálnym bočným svetelným efektom tak, aby bol obmedzený presah svetla mimo spevnené plochy do prírodného prostredia; vylúčiť osádzanie multimediálnych exteriérových panelov a rušivého reklamného osvetlenia. Na plochách záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp zabezpečiť vypnutie, resp. zníženie intenzity osvetlenia po ukončení prevádzky v súlade s prevádzkovým poriadkom. Na plochách so zastávkou verejnej osobnej dopravy nastaviť režim osvetlenia po prerokovaní s IDS Východ, s. r. o. pri dodržaní normových požiadaviek na osvetlenie zastávok. Splnenie overiť pred uvedením stavby do užívania.
- Vonkajšie odpadové nádoby (komunálny aj separovaný odpad) v oboch lokalitách vyhotoviť ako mechanicky zabezpečené proti vniknutiu šeliem; ich pravidelné vyprázdňovanie a každodennú starostlivosť o čistotu priestoru parkovísk premietnuť do prevádzkového poriadku.
- Vonkajšie odpadové nádoby (komunálny aj separovaný odpad) v oboch lokalitách vyhotoviť ako mechanicky zabezpečené proti vniknutiu veľkých šeliem; ich pravidelné vyprázdňovanie a každodennú starostlivosť o čistotu priestoru parkovísk premietnuť do prevádzkového poriadku.

- V pláne organizácie výstavby, spracovanom pred začatím stavebných prác, vymedziť plochy dočasného záberu pre zhromažďovanie odpadov, skládky materiálov a prebytočnej zeminy výhradne v rámci spevnených a antropicky ovplyvnených plôch dotknutých pozemkov; vylúčiť skladovanie materiálu, pohyb a odstavovanie mechanizmov v okrajovej zeleni – v parku pri autobusovej stanici a v lesnom poraste a nelesnej drevinovej vegetácii v lokalite Eurocamp.
- Zabezpečiť funkčný informačný systém poskytujúci údaje o aktuálnej obsadenosti záchytného parkoviska a o nadväznej verejnej doprave vrátane informovania vodičov pred vjazdom do centrálnej časti Tatranskej Lomnice; prevádzkyschopnosť systému preukázať pred uvedením stavby do užívania.
- Na záchytnom parkovisku vylúčiť vypúšťanie splaškových vôd, sivých vôd a obsahu chemických WC z karavanov; zákaz vyznačiť informačne priamo v priestore karavanových státí a premietnuť do prevádzkového poriadku parkoviska vrátane pravidiel nakladania s odpadmi a režimu státia.
- Pred začatím stavebných prác spracovať plán organizácie výstavby zohľadňujúci turistickú sezónnosť lokality, obsahujúci najmä harmonogram prác s ohľadom na turistické špičky, dočasné trasovanie autobusovej dopravy a bezpečné dočasné pešie trasy, zachovanie prístupu k železničnej stanici, obmedzenie hlučných prác na denný čas, opatrenia proti prašnosti, čistenie dotknutých komunikácií, riadenie stavebnej dopravy a informovanie verejnosti; plán koordinovať s IDS Východ, s. r. o. a dopravcami.
- Pred odvozom odstránených asfaltových vrstiev overiť, či bitúmenová zmes obsahuje uhoľný decht, a odpad podľa výsledku zaradiť a odovzdať oprávnenej osobe; zabezpečiť oddelené nakladanie s nebezpečnými a ostatnými odpadmi, ich evidenciu, ochranu pôdy a vôd pri dočasnom skladovaní a doklady o zhodnotení, resp. zneškodnení predložiť pri kolaudácii.

Odôvodnenie

Navrhovateľ – Mesto Vysoké Tatry, Mestský úrad Vysoké Tatry Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry, IČO: 00 326 585 predložil dňa 29.05.2026 v súlade s § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Okresnému úradu Poprad, odboru starostlivosti o životné prostredie, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad ako príslušnému orgánu podľa § 3 písm. l) a § 56 zákona o posudzovaní (ďalej len ako „príslušný orgán“), Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „HORSKÝ DOPRAVNÝ INTEGROVANÝ TERMINÁL TATRANSKÁ LOMNICA“ (ďalej len ako „Oznámenie“) vrátane elektronických príloh. Predmetné oznámenie bolo vypracované podľa prílohy 8a zákona o posudzovaní. Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracovala spoločnosť EKOS – Ekologické služby Karpatská 3314/7, 058 01 Poprad

Príslušnému orgánu bolo doručené vyjadrenie Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, sekcie environmentálneho posudzovania a povoľovania, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava pod sp. zn. 10664/2026-11.1/fr 21108/2026 zo dňa 14.04.2026, v ktorom sa uvádza nasledovné: „Projekt je podľa prílohy č. 8 zákona zaraditeľný do kapitoly 13. Infraštruktúra, položky č. 1. Projekty rozvoja obcí vrátane písm. b) stavieb alebo ich súborov, ak nie sú uvedené v iných položkách tejto prílohy od 10 000 m² hrubej podlažnej plochy nadzemných a podzemných podlaží v zastavenom území vrátane 1 000 m² hrubej podlažnej plochy nadzemných a podzemných podlaží mimo zastavaného územia vrátane, časť B. V rámci tejto položky projekt nedosahuje prahovú hodnotu uvedenú v prílohe č. 8 zákona o posudzovaní.

Projekt je takisto možné podľa prílohy č. 8 zákona zaradiť do kapitoly 13. Infraštruktúra, položky č. 2. Parkovacie plochy od 200 parkovacích stojísk pre motorové vozidlá vrátane, časť B. MŽP SR, vzhľadom na vyššie uvedené, a vzhľadom na skutočnosť, že realizáciou projektu dôjde k vytvoreniu nových 215 parkovacích stojísk, uvádza, že projekt dosahuje prahovú hodnotu vo vyššie uvedenej položke prílohy č. 8 k zákonu, a preto podlieha konaniu podľa § 18 zákona.

Podľa § 18 ods. 2 písm. b) zákona musí byť predmetom zisťovacieho konania každá navrhovaná činnosť uvedená v prílohe č. 8 časti B. V zmysle § 56 písm. b) zákona o posudzovaní je príslušným orgánom na vykonanie zisťovacieho konania okresný úrad.“

Príslušný orgán na základe predloženého oznámenia, začal zisťovacie konanie v zmysle § 29 ods. 3 zákona o posudzovaní. Podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona o posudzovaní „ak ide o navrhovanú činnosť uvedenú v § 18 ods. 2, navrhovateľ je povinný pred začatím zisťovacieho konania k navrhovanej činnosti doručiť príslušnému orgánu písomne v listinnej podobe a v elektronickej podobe oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované podľa prílohy č. 8a, ak má byť predmetom zisťovacieho konania zmena navrhovanej činnosti.“

Podľa ustanovenia § 29 ods. 3 zákona posudzovaní „príslušný orgán na základe zámeru alebo oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vykoná zisťovacie konanie a určí, či navrhovaná činnosť bude predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa tohto zákona.“

Príslušný orgán na základe predloženého oznámenia, ktoré bolo doručené dňa 29.05.2026 začal zisťovacie konanie podľa § 18 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní. Zároveň príslušný

orgán informoval verejnosť zverejnením oznámenia na webovom sídle – Informačný portál rezortu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky:

<https://www.enviroportal.sk/eia/detail/horsky-dopravny-integrovaný-terminal-tatranska-lomnica>

Na tejto adrese príslušný orgán zároveň informoval verejnosť podľa § 24 ods. 1 zákona o posudzovaní. Zároveň príslušný orgán zverejnil predmetné oznámenie na webovom sídle Ministerstva vnútra Slovenskej republiky: https://www.minv.sk/?eia_sea

V rámci zisťovacieho konania príslušný orgán dňa 16.06.2026 rozposlal listom pod sp. zn. OU-PP-OSZP-2026/019754-002,, "HORSKÝ DOPRAVNÝ INTEGROVANÝ TERMINÁL TATRANSKÁ LOMNICA" – zaslanie oznámenia o zmene a upovedomenie o začatí konania“, s výzvou na zaujatie stanoviska a zároveň určil termín ústneho pojednávania, ktoré sa uskutočnilo dňa 17.07.2026 so stretnutím pozvaných v budove Okresného úradu Poprad, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44, 2. poschodie, v zasadačke, č. dv. 90, navrhovateľovi, dotknutým orgánom, rezortným orgánom a dotknutej obci: Mestu Vysoké Tatry, Mestský úrad Vysoké Tatry Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry, Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej geologickej správy a odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námetie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto, Okresnému úradu Poprad, odboru starostlivosti o životné prostredie, odboru krízového riadenia, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pozemkovému a lesnému odboru, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad, Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, Zdravotnícka 3525, 058 97 Poprad, Dopravnému úradu, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, Okresnému riaditeľstvu Hasičského a záchranného zboru v Poprade, Huszova, 058 01 Poprad, Okresnému riaditeľstvu Policajného zboru v Poprade, Alžbetina 714/5, 058 01 Poprad, Krajskému pamiatkovému úradu Prešov, Hlavná 2988/115, 080 01 Prešov, Prešovskému samosprávnemu kraju, Námetie mieru 2, 080 01 Prešov, Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky, Námetie slobody 6, 811 05 Bratislava, Okresnému úradu Prešov, odboru starostlivosti o životné prostredie - oddeleniu ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Okresnému úradu Prešov, odboru cestnej dopravy Nám. mieru 3, 080 01 Prešov, Regionálna veterinárna a potravinová správa Poprad, Partizánska 83, 058 01 Poprad 1, Obci Nová Lesná, Jána Stilla 75/42, 059 86 Nová Lesná a Obci Veľká Lomnica, Tatranská 23, 059 52 Veľká Lomnica.

V zmysle § 29 ods. 7 zákona o posudzovaní sa dňa 17.07.2026 v budove Okresného úradu Poprad, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad uskutočnilo ústne pojednávanie so zástupcami navrhovateľa, kde boli prerokované pripomienky a požiadavky dotknutých orgánov a rezortného orgánu a dotknutej verejnosti.

Následne boli informovaní o nasledujúcom postupe podľa § 29 zákona o posudzovaní. Z ústneho pojednávania zo dňa 17.07.2026 bola vyhotovená prezenčná listina a zápisnica, v ktorej príslušný orgán za účasti prítomných konštatoval, že navrhovateľ predloží príslušnému orgánu doplňujúce informácie potrebné na objasnenie pripomienok, ktoré sú nevyhnutné na rozhodnutie o tom, či sa navrhovaná činnosť má posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

Vyhodnotenie kritérií pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona o posudzovaní v zmysle prílohy č. 10 zákona o posudzovaní:

I. Povaha a rozsah navrhovanej činnosti

1. Rozsah navrhovanej činnosti:

SÚČASNÝ STAV:

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

Existujúce záchytné parkovisko na parcele č. 4409/52 plní v súčasnosti opätovne parkovaciu funkciu. Od roku 2023 tu VÚC Prešov v spolupráci s mestom Vysoké Tatry prevádzkuje v lete pravidelnú kyvadlovú autobusovú dopravu od areálu bývalého Eurocampu na autobusovú stanicu v Tatranskej Lomnici, kde je možný prestup na iné linky prímestskej autobusovej dopravy, vlaky a tatranské električky a ďalej na zastávky Tatranské Matliare a Biela voda. Pozemok záchytného parkoviska má rovinatý charakter a je z veľkej časti pokrytý existujúcimi spevnenými plochami z asfaltu a betónových zatravnovacích tvaroviek. Pôvodné parkovisko malo kapacitu cca 400 parkovacích miest. V súčasnosti je využívaných 156 parkovacích miest so spevneným podkladom z polovegetačných panelov. Napriek existujúcej parkovacej funkcii územie nevytvára dostatočne kvalitné a prehľadné podmienky pre organizovaný prestup medzi individuálnou automobilovou dopravou, autobusovou dopravou a peším pohybom.

1. AUTOBUSOVÁ STANICA

Urbanistické a architektonické riešenie

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

Hlavná hmota objektu pozostáva z troch vzájomne prepojených blokov, ktoré vytvárajú jeden funkčný a kompozične ucelený celok. Výrazným prvkom objektu je prestrešenie tvorené kombináciou plochých strešných častí a šikmých pultových hmôt.

Stavebno-technické riešenie

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

Stavba je členená na tieto stavebné objekty:

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

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

SO1 Budova autobusovej stanice

Navrhovaná budova autobusovej stanice je jednopodlažný objekt bez podzemného podlažia, určený na celoročné využívanie. Dispozične je rozdelená na zádverie, čakáreň pre cestujúcich a priestor pre rodiny s deťmi. Konštrukčne je objekt riešený ako obdĺžniková hmota rozdelená na dve časti, ktoré sú prepojené preskleným zádverím.

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

SO2 Komunikácie, spevnené plochy a dopravné riešenie Dopravné riešenie nadväzuje na existujúci dopravný systém Tatranskej Lomnice. Komunikácie v areáli autobusovej stanice sú navrhnuté ako jednosmerné, s oddeleným vjazdom a výjazdom pre verejnú aj individuálnu dopravu. Pri vjazde a výjazde na parkovisko budú osadené závory s elektronickým parkovacím systémom.

V areáli autobusovej stanice sa navrhuje 56 parkovacích miest pre osobné vozidlá, z toho 49 štandardných miest, 3 miesta pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, 3 miesta v režime Kiss & Ride a 1 miesto pre taxi. Samostatne sú navrhnuté 3 miesta pre motocykle. Riešenie ďalej zahŕňa stojany Bike&Ride, 3 parkovacie miesta pre autobusy a nástupište autobusovej dopravy na juhozápadnej strane objektu. Spevnené plochy budú navrhnuté tak, aby zabezpečili bezpečný a plynulý pohyb cestujúcich. Pešie trasy budú riešené bezbariérovo. Bude zrealizovaná aj príprava pre budúcu nabíjaciu infraštruktúru. Zrážková voda z povrchu spevnených plôch a chodníkov bude odvedená jednostranným priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácií do uličných vpustov a odvodňovacích žľabov cez kanalizačné prípojky do navrhovaného odvodňovacieho potrubia so zaústením do existujúcej kanalizácie.

2. MODERNIZÁCIA ZÁCHYTNÉHO PARKOVISKA

Urbanistické a architektonické riešenie

Modernizácia záchytného parkoviska je navrhnutá v lokalite bývalého Eurocampu v Tatranskej Lomnici, na ľavej strane popri ceste II/540 v smere od Veľkej Lomnice. Riešená parcela je v súčasnosti využívaná ako parkovisko a je z veľkej časti pokrytá spevnenými asfaltovými plochami a betónovými zatravnovacími tvárniciami. Urbanistickým cieľom riešenia je vytvoriť funkčné záchytné parkovisko ako súčasť dopravného systému Tatranskej Lomnice. Parkovisko má prispieť k odľahčeniu centrálnej časti Tatranskej Lomnice od individuálnej automobilovej dopravy a podporiť prestup návštevníkov na verejnú osobnú dopravu. Z tohto dôvodu je súčasťou návrhu aj úprava autobusovej zastávky s obratiskom pre autobusy a doplnenie informačných prvkov IDS. V blízkosti územia sa nachádza aj železničná zastávka situovaná približne 600 m západne od parkoviska, čo podporuje možnosť kombinácie individuálnej dopravy, autobusovej dopravy a železnice.

Stavebno-technické riešenie

Stavba je riešená ako modernizácia existujúceho záchytného parkoviska vrátane dopravných plôch, peších trás, zastávkových prístreškov, elektroinštalácie, verejného osvetlenia a informačných systémov. Stavba je členená na tieto stavebné objekty:

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

S21 Komunikácie a spevnené plochy záchytného parkoviska

Celková plocha spevnených plôch je navrhnutá v rozsahu približne 6 344 m² a celková dĺžka spevnených plôch je približne 568 m. Súčasťou riešenia sú aj chodníky pre peších v dĺžke približne 254 m a s celkovou plochou približne 800 m². Odvodnenie bude do jestvujúcej kanalizácie. Zrážková voda z povrchu spevnených plôch a chodníkov bude odvedená základným priečnym sklonom a pozdĺžnym sklonom do uličných vpustov cez navrhované kanalizačné prípojky do existujúcej dažďovej kanalizácie. Odvodnenie pláne bude priečnym sklonom pomocou vrstvy zo štrkodrviny do navrhovaných pozdĺžnych drenáží, ktoré sa zaústia do uličných vpustov. V skladbe vybraných parkovacích státí, prípadne obslužných komunikácií, bude použitá sorpčná geotextília ako doplnkové opatrenie na zníženie rizika prieniku ropných látok do podlažia pri drobných úkapoch alebo havarijnom úniku. Navrhovaná kapacita parkoviska je spolu 156 parkovacích miest. Z toho je 131 štandardných parkovacích miest, 19 miest pre karavany a 6 miest pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Návrh zároveň počíta s predprípravou pre nabíjanie elektromobilov na 25 parkovacích miestach formou chráničiek bez zatiahnutia elektrických káblov. Dôležitou súčasťou riešenia je prehľadné dopravné značenie a organizácia pohybu vozidiel v rámci areálu.

S22 Zastávkové prístrešky záchytného parkoviska

Súčasťou modernizácie je aj nová koncepcia autobusovej zastávky s obratiskom pre autobusy. Na autobusovom nástupišti sú navrhnuté dva zastávkové prístrešky s informačnými tabuľami.

S23 a S24 Elektroinštalácia, NN rozvody a verejné osvetlenie

Parkovisko bude napojené na elektrickú energiu prostredníctvom samostatnej NN prípojky. Areálové NN rozvody budú slúžiť najmä pre verejné osvetlenie, parkovací systém, informačné prvky, technologické zariadenia a predprípravu pre elektromobilitu.

3. ZABEZPEČENIE INFORMAČNÝCH A DISPEČERSKÝCH SYSTÉMOV

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

- Stavebne je členená na tieto stavby:
- S10 Prípojka slaboprúdových rozvodov
 - S10.1 Slaboprúdové rozvody budovy autobusovej stanice
 - S10.2 Slaboprúdové rozvody záchytného parkoviska

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

2. Súvislosť s inými činnosťami:

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

3. Požiadavky na vstupy:

3.1. Záber lesných pozemkov a pôdy

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

3.2. Voda

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

3.3. Suroviny

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

3.4. Energetické zdroje

Teplo a palivá

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

Potreba elektrickej energie

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

3.5. Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Kapacitne je v časti autobusovej stanice navrhnutých 56 parkovacích státí pre osobné autá, z toho 49 štandardných, 3 pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, 3 Kiss&Ride a 1 taxi. Ďalej sú navrhnuté 3 miesta pre motocykle, 3 autobusové nástupištia a 3 autobusové odstavné/parkovacie miesta. Na autobusovej stanici sa uvažuje s 93 odchodmi autobusov za 24 hodín, teda s rovnakou záťažou autobusovej prevádzky ako súčasnosti. V lokalite záchytného parkoviska bude modernizovaných 6 344 m² spevnených plôch. Navrhnutých je 156 parkovacích stojísk, z toho 131 štandardných, 19 miest pre karavany a 6 pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Súčasťou riešenia sú aj chodníky pre peších v dĺžke 254 m a ploche 800 m².

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

4. Údaje o výstupoch:

4.1. Zdroje znečisťovania ovzdušia

V súvislosti s navrhovanou zmenou sa nepredpokladá významné zvýšenie emisnej záťaže ovzdušia. Počas výstavby pôjde o dočasné lokálne emisie zo stavebných prác, mechanizmov, nákladnej dopravy a prašnosti. Počas prevádzky zostane hlavným zdrojom emisií doprava, pričom frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nemení, kapacita parkovania pri autobusovej stanici

sa mierne zníži a kapacita záchytného parkoviska zostane zachovaná. Nová budova nebude zdrojom priamych emisií zo spaľovania palív, keďže vykurovanie je navrhnuté elektricky.

4.2. Odpadové vody

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

4.3. Odpady

SÚČASNÝ STAV

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

NAVRHOVANÝ STAV

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

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

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

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

4.4. Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

SÚČASNÝ STAV

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

NAVRHOVANÝ STAV

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

V etape prevádzky sa významný prírastok hlukových emisií oproti súčasnému stavu nepredpokladá. Frekvencia autobusovej dopravy sa navrhovanou zmenou nezvyšuje a kapacita záchytného parkoviska sa oproti predchádzajúcemu riešeniu nezvyšuje, ale znižuje. Prevádzkový hluk bude naďalej pochádzať najmä z pohybu autobusov a osobných vozidiel, z ich rozjazdov, brzdenia, manévrovania a krátkodobého státia. Okrem dopravného hluku budú novým lokálnym stacionárnym zdrojom hluku technické zariadenia novej budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá systému vzduch/vzduch určené na vykurovanie a chladenie, umiestnené na ľavej časti strechy objektu, a zariadenia odvetrania sociálnych priestorov. Vzhľadom na rozsah objektu sa predpokladá lokálny charakter tohto hluku.

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

5. Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva a

6. Ovpływňovanie pohody života:

Dotknutým obyvateľstvom sú najmä obyvatelia a návštevníci Tatranskej Lomnice, cestujúci verejnou dopravou, používatelia parkovísk, ubytovaní hostia, chodci, cyklisti a prevádzkovatelia služieb v okolí.

Počas výstavby možno očakávať dočasné rušivé vplyvy spojené so stavebnými prácami, najmä hluk, vibrácie, prašnosť, emisie zo stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy, obmedzenia pohybu chodcov a zmeny v organizácii autobusovej a individuálnej dopravy. V lokalite záchytného parkoviska budú vplyvy viazané najmä na okrajovú rekreačno-dopravnú polohu pri ceste II/540.

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

Počas stavebných prác sa dočasne zvýši aj riziko stretu chodcov, cestujúcich, stavebných mechanizmov a vozidiel. Toto riziko bude potrebné obmedziť jasným oddelením staveniska od verejnosti, oplotením alebo vyznačením pracovných plôch, bezpečnými dočasnými priechodmi

atď. Pri dodržaní týchto opatrení budú vplyvy výstavby na obyvateľstvo lokálne, dočasné a akceptovateľné.

Počas prevádzky bude rozhodujúcim vplyvom na obyvateľstvo a návštevníkov najmä zmena organizácie dopravy, parkovania a prestupu na verejnú dopravu. Navrhovaná zmena nemení základnú dopravnú funkciu územia, ale modernizuje a organizuje existujúce dopravné plochy. Frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nezvyšuje, kapacita parkovania pri autobusovej stanici sa nemení a kapacita záchytného parkoviska zostáva tiež na úrovni súčasne využívannej kapacity. Nepredpokladá sa preto významné zvýšenie dopravného zaťaženia oproti súčasnému stavu. Pozitívne vplyvy sa prejavia najmä zlepšením prestupných väzieb, zrozumiteľnejšou organizáciou autobusovej stanice, doplnením informačných prvkov IDS, vytvorením režimov Park & Ride, Bike & Ride a Kiss & Ride, lepším usporiadaním parkovania a bezpečnejšími pešími trasami. Z hľadiska cestujúcich, návštevníkov a osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie pôjde o zlepšenie komfortu, orientácie a bezpečnosti pohybu v dopravnom uzle.

Prevádzkové vplyvy na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia budú naďalej súvisieť najmä s dopravou, teda s pohybom autobusov, osobných vozidiel, karavanov, taxi, vozidiel zimnej údržby a zásobovania. Vzhľadom na existujúci dopravný charakter územia a nezvyšovanie kapacity záchytného parkoviska sa nepredpokladá zásadná zmena hlukového ani emisného charakteru územia. Lokálne zvýšenie hluku a emisií môže vzniknúť najmä pri vjazdoch, výjazdoch, rampách, autobusových nástupištiach a počas sezónnych špičiek; tieto vplyvy bude možné obmedziť vhodnou organizáciou dopravy, informačným systémom obsadenosti parkoviska a nadväznosťou verejnej dopravy. Novým lokálnym stacionárnym zdrojom hluku budú technické zariadenia budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá systému vzduch/vzduch a zariadenia odvetrania. Ich významnosť bude závisieť od konkrétnych akustických parametrov, umiestnenia a prevádzkového režimu. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné zabezpečiť, aby prevádzka týchto zariadení nespôsobovala prekročenie prípustných hodnôt hluku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore, najmä pri ubytovacích zariadeniach a verejne využívaných priestoroch. Navrhovaná zmena môže zlepšiť kvalitu verejného priestoru najmä doplnením čakacích a informačných prvkov, zlepšením prestupu, bezpečnejším vedením peších trás, úpravou parkovania a sadovými úpravami. Vplyv na cestovný ruch a služby možno hodnotiť prevažne priaznivo, keďže Tatranská Lomnica je významným nástupným a prestupným bodom a zlepšenie dopravnej organizácie môže znížiť dopravný chaos a zvýšiť komfort návštevníkov. Celkovo možno vplyvy navrhovanej zmeny na obyvateľstvo hodnotiť ako prevažne lokálne. Počas výstavby budú negatívne vplyvy dočasné a bude ich možné organizačne zmierniť. Počas prevádzky sa nepredpokladá významné zhoršenie podmienok pre obyvateľov, návštevníkov ani ubytovaných hostí. Pri vhodnom prevádzkovom režime, rešpektovaní citlivosti najbližších ubytovacích zariadení a prevádzok služieb a dodržaní opatrení na obmedzenie hluku, prašnosti, dopravných konfliktov a svetelného rušenia možno celkový vplyv na obyvateľstvo hodnotiť ako prijateľný.

7. Celkové znečisťovanie alebo znehodnocovanie prostredia vrátane ovplyvňovania biodiverzity:

Hlavnými vplyvmi celkového znečisťovania prostredia a ovplyvňovanie biodiverzity sú dočasné znečistenie ovzdušia, hluk a produkcia odpadov počas výstavby, pričom v etape prevádzky bude územie zaťažené najmä hlukom a emisiami z pohybujúcich sa autobusov a

automobilov, ako aj stacionárnym hlukom z novo navrhnutých tepelných čerpadiel a vzduchotechniky. Z hľadiska vôd vznikajú nároky na odvádzanie splaškových a zrážkových vôd s potrebou ochrany podlažia pred únikmi ropných látok pomocou sorpčných geotextílií a vpustov. Najvýznamnejší priamy zásah do biodiverzity a krajiny predstavuje výrub stromov a umiestnenie stavby priamo na území Tatranského národného parku, resp. v jeho ochrannom pásme, čo je však čiastočne kompenzované využitím už zastavaných dopravných plôch bez nároku na záber lesnej či poľnohospodárskej pôdy a použitím moderných ekologických technológií, ako sú tepelné čerpadlá či usmernené LED osvetlenie.

8. Riziko nehôd s prihliadnutím najmä na použité látky a technológie:

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

II. Miesto vykonávania navrhovanej činnosti

Súčasný stav lokality

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

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

Pozemok záchytného parkoviska má rovinatý charakter a je z veľkej časti pokrytý existujúcimi spevnenými plochami z asfaltu a betónových zatravnovacích tvaroviek. Na severnom okraji parkovacích plôch, ktoré sú umiestnené pozdĺžne v 6 radoch okolo vnútroparkoviskových asfaltových ciest už chýbajú polovegetačné panely, alebo sú tu umiestnené skládky stavebného materiálu. Na juhovýchodnom okraji parkoviska sa nachádza spevnená plocha z polovegetačných

panelov. Pôvodné parkovisko malo kapacitu cca 400 parkovacích miest. V súčasnosti je využívaných 156 parkovacích miest so spevneným podkladom z polovegetačných panelov. Napriek existujúcej parkovacej funkcii územie nevytvára dostatočne kvalitné a prehľadné podmienky pre organizovaný prestup medzi individuálnou automobilovou dopravou, autobusovou dopravou a peším pohybom.

Navrhovaná zmena je situovaná v dvoch priestorovo oddelených lokalitách, a to v areáli autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a v lokalite záchytného parkoviska pri ceste II/540. Z hľadiska územnej ochrany prírody podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa lokalita autobusovej stanice nachádza na území Tatranského národného parku v podzône D1, kde platí druhý stupeň ochrany. Lokalita záchytného parkoviska sa nachádza v ochrannom pásme Tatranského národného parku, kde platí druhý stupeň ochrany.

Lokalita autobusovej stanice sa nachádza z hľadiska prirodzenej hydrografickej siete v povodí Hlbokého potoka s hydrologickým číslom 3-01-02-1619. Ide o pravostranný prítok Skalnatého potoka, ktorý preteká intravilánom Tatranskej Lomnice v priestore železničnej stanice a následne ústi do Skalnatého potoka. Lokalita záchytného parkoviska leží v povodí Skalnatého potoka s hydrologickým číslom 3-01-02-057, medzi jeho hlavným tokom a jeho bezmenným ľavostranným prítokom. Skalnatý potok je ľavostranným prítokom Popradu, tokom IV. rádu, s dĺžkou približne 15,6 km.

Potenciálnu prirodzenú vegetáciu širšieho územia predstavujú najmä horské ihličnaté lesy smrekového, smrekovcovo-smrekového až jedľovo-smrekového charakteru. Pre Vysoké Tatry je typická smrekovcovo-smreková centrálnokarpatská varianta, charakterizovaná prirodzeným výskytom smrekovca a výraznou dominanciou smreka, pri nízkom zastúpení až absencii jedle a buka. V prirodzenejších lesných porastoch širšieho územia dominujú najmä smrek obyčajný (*Picea abies*) a smrekovec opadavý (*Larix decidua*), s prímiesou jarabiny vtácej (*Sorbus aucuparia*), brezy (*Betula* spp.), osiky (*Populus tremula*) a lokálne ďalších drevín. Bylinné poschodie horských smrekových a zmiešaných smrekových lesov má prevažne acidofilný charakter. Typické sú druhy viazané na kyslé, humózne a skeletnaté pôdy, napríklad brusnica čučoriedková (*Vaccinium myrtillus*), kyslička obyčajná (*Oxalis acetosella*), chlpaňa lesná (*Luzula sylvatica*), smlz chlpkatý (*Calamagrostis villosa*), podbelica alpínska (*Homogyne alpina*) a viaceré druhy papradí a machorastov. V hustých smrekových porastoch môže byť bylinné poschodie druhovo chudobné, s významným podielom machorastov a ihličnatého opadu.

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

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

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

Obojživelníky a plazy môžu využívať najmä vlhké depresie, priekopy, okraje tokov, menej udržiavané trávnaté plochy a okraje lesa. V širšom území sú ekologicky relevantné napríklad skokan hnedý, ropucha bradavičnatá, kunka žltobruchá, mlok horský, mlok karpatský, jašterica a vretenica severná. Ich výskyt na vlastných spevnených plochách autobusovej stanice alebo parkoviska sa nepredpokladá ako významný, ale môže byť relevantný v okrajových vlhkých alebo zarastených častiach. Vlastné dotknuté plochy majú z hľadiska živočíšstva najmä charakter sekundárnych a rušených stanovišť. Fauna týchto plôch bude tvorená predovšetkým bežnými druhmi sídelnej zelene, okrajových trávnatých plôch a ruderálnych lemov, najmä drobnými cicavcami, bezstavovcami a bežnými druhmi vtákov. Hodnotnejšie zoologické väzby sa viažu skôr na okolité lesné porasty, brehovú vegetáciu, vodné toky a vegetačné prepojenia než na samotné spevnené plochy.

III. Význam a vlastnosti očakávaných vplyvov

Vplyvy na obyvateľstvo

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

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

Z hľadiska obyvateľstva a návštevníkov bude najdôležitejšie obmedziť hlučné práce na denný čas, zabezpečiť technicky vyhovujúci stav mechanizmov atď. Výstavba si zároveň vyžiada dočasnú organizáciu autobusovej dopravy, bezpečné náhradné pešie trasy, zachovanie prístupu k železničnej stanici a službám, zrozumiteľné informačné značenie a koordináciu s dopravcami a IDS Východ, najmä počas turistických a zimných špičiek.

Počas prevádzky bude rozhodujúcim vplyvom na obyvateľstvo a návštevníkov najmä zmena organizácie dopravy, parkovania a prestupu na verejnú dopravu. Navrhovaná zmena nemení základnú dopravnú funkciu územia, ale modernizuje a organizuje existujúce dopravné plochy. Frekvencia autobusovej dopravy sa zásadne nezvyšuje, kapacita parkovania pri autobusovej stanici sa nemení a kapacita záchytného parkoviska zostáva tiež na úrovni súčasne

využívanej kapacity. Nepredpokladá sa preto významné zvýšenie dopravného zaťaženia oproti súčasnému stavu.

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

Prevádzkové vplyvy na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia budú naďalej súvisieť najmä s dopravou, teda s pohybom autobusov, osobných vozidiel, karavanov, taxi, vozidiel zimnej údržby a zásobovania.

Novým lokálnym stacionárnym zdrojom hluku budú technické zariadenia budovy autobusovej stanice, najmä tepelné čerpadlá systému vzduch/vzduch a zariadenia odvetrania. Ich významnosť bude závisieť od konkrétnych akustických parametrov, umiestnenia a prevádzkového režimu.

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

Hodnotenie zdravotných rizík

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

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

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

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

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

Vplyvy na klimatické pomery

Vplyvy navrhovanej zmeny na klimatické pomery možno hodnotiť ako málo významné až zanedbateľné. Stavba nemá charakter činnosti, ktorá by mohla ovplyvniť makroklimatické alebo

mezoklimatické pomery územia, teda teplotný režim, zrážkové pomery, prúdenie vzduchu alebo horskú klímu Vysokých Tatier. Relevantné sú najmä lokálne mikroklimatické vplyvy súvisiace so spevnenými plochami, odtokom dažďových vôd, tienením, prehrievaním povrchov a dopravnými emisiami. Keďže autobusová stanica je už v súčasnosti dopravne využívanou a prevažne spevnenou asfaltovou plochou a vjazd s výjazdom zostávajú v existujúcej polohe, nejde o zásadnú premenu prírodného povrchu na urbanizovanú plochu. Navrhovaná zmena sama osebe nebude významným zdrojom skleníkových plynov. Dočasné emisie vzniknú počas výstavby a menší trvalý príspevok bude spojený so spotrebou energie a dopravnou prevádzkou terminálu a parkoviska. Z hľadiska systémového účinku však stavba podporuje prestup z individuálnej automobilovej dopravy na verejnú dopravu a kombinované formy mobility. Preto môže pri vhodnom prevádzkovom nastavení nepriamo prispieť k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravy v jadrovom území Vysokých Tatier.

Vplyvy na ovzdušie

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

Počas výstavby budú zdrojmi znečisťovania ovzdušia najmä búracie a stavebné práce, zemné práce, manipulácia so stavebnými materiálmi, pohyb stavebných mechanizmov a nákladná doprava. Pôjde predovšetkým o dočasnú prašnosť, tuhé znečisťujúce látky a emisie zo spaľovacích motorov, najmä oxidy dusíka, oxid uhoľnatý a prchavé organické látky. Tento vplyv bude lokálny, dočasný a viazaný na organizáciu stavebných prác. Pri dodržaní bežných opatrení na obmedzenie prašnosti sa nepredpokladá významné zhoršenie kvality ovzdušia.

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

Vplyv na kvalitu ovzdušia je potrebné hodnotiť ako prírastkový vplyv navrhovanej zmeny, nie ako vplyv celej existujúcej dopravnej záťaže v Tatranskej Lomnici. Riešené plochy sú už v súčasnosti dopravne využívané.

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

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

obmedzení zbytočných jazd individuálnej automobilovej dopravy v centrálnej časti Tatranskej Lomnice.

Vplyvy na vodné pomery

Vplyv na povrchové vody

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

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

Počas prevádzky budú z hľadiska vodných pomerov rozhodujúce dažďové vody zo strechy, komunikácií, parkovacích stojísk, chodníkov a manipulačných plôch. Dažďové vody zo strechy objektu autobusovej stanice budú odvádzané oddelene od splaškových vôd a vsakované prostredníctvom navrhovaného vsakovacieho systému. Keďže ide o vody zo strešných plôch, ktoré nie sú za bežných okolností znečistené ropnými látkami z dopravy, možno tento spôsob nakladania s nimi považovať za vhodný prvok lokálneho zadržania zrážkových vôd. Dažďové vody zo spevnených dopravných a parkovacích plôch oboch parkovísk budú odvedené do súčasného kanalizačného systému. Z hľadiska množstva povrchového odtoku sa nepredpokladá významná zmena oproti súčasnému stavu, keďže riešené plochy sú už v súčasnosti dopravne využívané a vo významnej miere spevnené.

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

Vplyv na podzemné vody

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

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

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

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

Vplyvy na pôdu

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

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

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

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

Navrhované sadové úpravy počítajú s výsadbou 12 ks nových stromov. V časti záchytného parkoviska sa neuvažuje so samostatným objekt sadových úprav. Parkovacie státi sú v existujúcom stave tvorené zatrávňovacími blokmi a komunikácie asfaltom, resp. betónom, pričom toto konštrukčné riešenie sa ponecháva aj do budúcnosti. Navrhovaná zmena spôsobí lokálnu stratu časti existujúcej sídelnej zelene, konkrétne 9 ks stromov a skupín krov v kolízii s navrhovaným riešením. Tento zásah je však v projektovom riešení čiastočne kompenzovaný zachovaním 6 ks existujúcich stromov, výsadbou 12 ks nových stromov, založením kríkových záhonov a zväčšením celkovej plochy zelene v priestore autobusovej stanice o približne 191 m². Pri dodržaní podmienok výrubu, náhradnej výsadby, ochrany zachovaných drevín počas výstavby a odbornej realizácie sadových úprav možno vplyv na flóru a biotopy hodnotiť ako malý, lokálny a kompenzovateľný. Podľa dostupných podkladov a vzhľadom na charakter riešených plôch ako existujúcich dopravných, spevnených a sídelne ovplyvnených plôch sa nepredpokladá zásah do biotopov európskeho alebo národného významu ani do známych biotopov chránených druhov rastlín a živočíchov.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovaná zmena nebude predstavovať významnú zmenu základnej štruktúry krajiny ani spôsobu využívania dotknutého územia. Realizovaná bude prevažne v existujúcich dopravne využívaných a spevnených plochách autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp. Existujúca dopravná funkcia územia zostane zachovaná, pričom

dôjde najmä k jej organizačnému a technickému skvalitneniu v prospech verejnej dopravy, režimov Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride a bezpečnejšieho pohybu chodcov.

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

V priestore autobusovej stanice môže dôjsť k zlepšeniu lokálneho urbanistického a krajinného obrazu, najmä pri kvalitnom architektonickom, materiálovom a sadovníckom riešení. Nová budova autobusovej stanice je navrhnutá ako jednopodlažný objekt a riešenie verejných plôch má nadväzovať na existujúci charakter centrálnej časti Tatranskej Lomnice. Súčasťou zmeny bude aj zásah do zelene: odstránených bude 9 stromov, zachovaných 6 existujúcich stromov a vysadených 12 nových stromov. Celková plocha zelene sa má zvýšiť zo 417 m² na 608 m², teda približne o 191 m². V lokalite záchytného parkoviska Eurocamp bude vplyv na krajinný obraz spočívať najmä v modernizácii existujúcej spevnenej parkovacej plochy, doplnení organizácie parkovania, chodníkov, zastávkových prístreškov, verejného osvetlenia a informačných prvkov.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

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

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

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

Z hľadiska širších súvislostí môže mať navrhovaná zmena aj nepriamy priaznivý účinok na chránené územia, ak prispeje k funkčnému presunu časti návštevníkov z individuálnej automobilovej dopravy na verejnú dopravu. PUM regiónu Vysoké Tatry rozlišuje jadrové územie ako ekologicky vysoko cenné územie so sídelným pásom bezprostredne obkolesujúcim horské pásmo Tatier, kde sú sústredené najväčšie strediská cestovného ruchu a kde je potrebná osobitná pozornosť pri formulovaní riešení udržateľnej mobility. Navrhovaný dopravný terminál a záchytné parkovisko preto treba hodnotiť nielen ako lokálnu stavebnú úpravu, ale aj ako prvok dopravnej regulácie návštevnosti. Ak bude systém Park & Ride, Bike & Ride, kyvadlovej dopravy a nadväznosti na železničnú a autobusovú dopravu reálne funkčný, môže prispieť k zníženiu tlaku

individuálnej automobilovej dopravy na citlivejšie časti tatranského územia. Tento priaznivý účinok však závisí od prevádzkového režimu, informačnej a tarifnej integrácie, regulácie parkovania a atraktivity verejnej dopravy.

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

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

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

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

Územný plán mesta Vysoké Tatry uvádza, že nositeľmi pamiatkových hodnôt Tatranskej Lomnice sú jednotlivé nehnuteľné národné kultúrne pamiatky, objekty s pamiatkovou hodnotou a plošne vymedzené územie Pamiatkovej zóny Tatranská Lomnica ako celok.

Vplyvy na archeologické náleziská

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

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

Kumulatívne a synergické vplyvy

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, ktoré je už v súčasnosti ovplyvňované sezónnou návštevnosťou, individuálnou automobilovou dopravou, verejnou dopravou, existujúcimi parkovacími plochami a rekreačnými a turistickými aktivitami Tatranskej Lomnice a jej širšieho okolia. Kumulatívne vplyvy sa preto môžu prejaviť najmä v oblasti dopravy, hluku, ovzdušia, verejného priestoru a organizácie pohybu návštevníkov, predovšetkým počas turistických špičiek, víkendov a sezónnych období.

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

Lokálne môže dôjsť ku koncentrácii dopravných pohybov v priestore záchytného parkoviska a autobusovej stanice, najmä pri príchode a odchode návštevníkov. V širšom územnom kontexte však môže navrhovaná činnosť prispieť k zníženiu neorganizovaného pohybu a

parkovania vozidiel v exponovanejších častiach Tatranskej Lomnice, najmä ak bude prevádzka parkoviska účinne previazaná s verejnou dopravou, informačným systémom a reguláciou statickej dopravy.

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

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

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

Stanoviská dotknutých orgánov a dotknutej obce:

Podľa ustanovenia § 29 ods. 4 zákona o posudzovaní „Príslušný orgán zašle zámer alebo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti povolujuúcemu orgánu, rezortnému orgánu, dotknutému orgánu a dotknutej obci, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať, do 20 dní od jeho doručenia podľa odseku 1, zámer alebo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti zverejní v centrálnom informačnom systéme a požiada dotknutú obec, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať, aby zámer alebo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bezodkladne zverejnila spôsobom v mieste obvyklým najmenej po dobu 21 dní. Príslušný orgán zároveň určí termín ústneho pojednávania, ktoré sa musí uskutočniť najneskôr do desiatich dní odo dňa uplynutia lehoty podľa odseku 5, a oznámi ho rezortnému orgánu, povolujuúcemu orgánu, dotknutému orgánu, dotknutej obci, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať, a prizve naň navrhovateľa.“

Podľa ustanovenia § 29 ods. 5 zákona o posudzovaní „Rezortný orgán, povolujuúci orgán, dotknutý orgán a dotknutá obec, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať, doručia písomné stanovisko v lehote 21 dní od doručenia zámeru alebo oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa odseku 4, v ktorom sa vyjadria, či navrhovaná činnosť alebo jej zmena má byť predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Ak sa v písomnom stanovisku požaduje, aby navrhovaná činnosť alebo jej zmena bola predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, tak súčasťou písomného stanoviska sú aj požiadavky na určenie rozsahu hodnotenia. Ak sa písomné stanovisko nedoručí, považuje sa za súhlasné. Na písomné stanovisko doručené po lehote príslušný orgán nemusí prihliadať. Dotknutý orgán je oprávnený uplatňovať pripomienky len v rozsahu svojej pôsobnosti a písomné stanovisko odôvodniť. Na

žiadosť navrhovateľa alebo dotknutej obce, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať, zašle príslušný orgán doručené písomné stanoviská najneskôr tri dni pred konaním ústneho pojednávania.“

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti bolo podľa § 29 ods. 5 zákona o posudzovaní doručených celkovo 9 stanovísk od dotknutých orgánov, stanovisko rezortného orgánu (stanoviská môžu byť uvádzané v skrátenom znení):

1. Krajský pamiatkový úrad Prešov, č. j. Z-PUSR-049642/2026 zo dňa 23.06.2026 doručené dňa 24.06.2026:

Nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov pri dodržaní podmienky:

- Pri príprave a realizácii zmeny navrhovanej činnosti je nevyhnutné postupovať v zmysle aktuálnych podmienok právoplatného rozhodnutia Krajského pamiatkového úradu Prešov číslo Z-PUSR-010504/2026, zo dňa 11. 02. 2026, o zámere úpravy autobusovej stanice vo Vysokých Tatrách-Tatranskej Lomnici, v Pamiatkovej zóne Tatranská Lomnica a v zmysle podmienok záväzného stanoviska Krajského pamiatkového úradu Prešov číslo Z-PUSR-026096/2026, zo dňa 02. 04. 2026, k projektovej dokumentácii pre stavebný zámer „Horský integrovaný dopravný terminál v Tatranskej Lomnici“ (zodpovedný projektant: Ing. Peter Tegza, i2f s. r. o., Košice; 01/2026), ktorý rieši úpravu pozemkov KN-C parc. č. 233/1, 233/2, 233/3, 233/9 a 388/2 v k. ú. Tatranská Lomnica, v Pamiatkovej zóne Tatranská Lomnica a úpravu pozemkov KN-C parc. č. 4409/52 a 4708/1 v k. ú. Tatranská Lomnica, nachádzajúcich sa mimo pamiatkového územia.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Areál autobusovej stanice sa nachádza v Pamiatkovej zóne Tatranská Lomnica. Navrhovateľ potvrdzuje, že bude postupovať v súlade s uvedeným rozhodnutím a záväzným stanoviskom a že podmienky pamiatkovej ochrany budú premietnuté do dokumentácie pre stavebný zámer.

Vyhodnotenie:

Podľa § 3 písm. a) zákona o posudzovaní na účely tohto zákona vplyv na životné prostredie je akýkoľvek priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi.

Požiadavka smeruje k zabezpečeniu ochrany kultúrneho dedičstva a rešpektovaniu podmienok určených príslušným dotknutým orgánom. Na zabezpečenie plnenia uvedenej požiadavky bola do podmienok tohto rozhodnutia zapracovaná podmienka rešpektovať vyššie uvedené rozhodnutie a záväzné stanovisko, pričom splnenie preukázať v konaní o stavebnom zámere. Dodržanie uvedenej podmienky prispieva k zachovaniu pamiatkových hodnôt územia a minimalizácii možných nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na kultúrne dedičstvo.

Dotknutý orgán uvádza, že nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

2. Regionálna veterinárna a potravinová správa Poprad, č.j. 1641/2026 zo dňa 24.06.2026 doručené dňa 30.06.2026:

Súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti bez pripomienok a netrvá na posudzovaní dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán stanovisko berie na vedomie bez pripomienok dotknutého orgánu. Dotknutý orgán uvádza, že nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona EIA.

3. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia odpadov a geológie, odbor štátnej geologickej správy, č. j. 8198/2026-5.1 38742/2026 zo dňa 01.07.2026 doručené dňa 01.07.2026:

1. Navrhovateľ bude realizovať v lokalite autobusovej stanice vybudovanie novej budovy – nového horského dopravného integrovaného terminálu a modernizáciu záchytného parkoviska. Súčasťou návrhu je aj zabezpečenie informačných a dispečerských systémov. Realizácia bude situovaná prevažne na existujúcich dopravne využívaných a antropogénne upravených plochách autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici a záchytného parkoviska v lokalite Eurocamp.

2. Odbor geológie a štátnej geologickej správy v rámci stanoviska vo veci prezentovanej charakteristiky horninového prostredia a geologických pomerov konštatuje, že informácie o geologických a hydrogeologických pomeroch sú s ohľadom na charakter navrhovanej činnosti a štádium procesu posudzovania vplyvov primerané.

3. Do dokumentu bude potrebné doplniť informácie o seizmicite územia pre stavebné účely, ktorá je posudzovaná podľa normy STN EN 1998-1 Navrhovanie konštrukcií na seizmickú odolnosť, Časť 1: Všeobecné pravidlá, seizmické zaťaženia a pravidlá pre budovy; STN EN 1998-1/NA/Z1 Národná príloha Zmena 1 a STN EN 1998-1/NA/Z2 Národná príloha Zmena 2., ako aj hodnotenie makroseizmickej intenzity územia, kde sa používa stupnica EMS-98.

4. V kapitole III.7 „Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia“ vrátane zdravia ľudí doporučujeme vytvoriť podkapitolu „Geologické pomery“, ktorá bude obsahovať informácie o geologickej stavbe a geodynamických javoch.

5. Vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie vrátane podzemných vôd sú v prezentovanom oznámení o zmene navrhovanej činnosti s ohľadom na jej charakter a štádium procesu posudzovania vplyvov popísané primerane. Počas výstavby dôjde iba k lokálnym

zásahom do pripovrchových vrstiev horninového prostredia, najmä pri odstránení existujúcich spevnených plôch, zakladaní objektu autobusovej stanice, realizácii konštrukčných vrstiev komunikácií a pri výkopoch pre technickú infraštruktúru.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Požadované údaje navrhovateľ predkladá formou týchto doplňujúcich informácií, ktoré sa stávajú súčasťou spisu a podkladom pre rozhodnutie.

Seizmicita územia

Navrhovaná činnosť je situovaná v dvoch lokalitách v katastrálnom území Tatranská Lomnica, a to v areáli autobusovej stanice na parcelách KN-C č. 233/1, 233/16 a 233/2 a v lokalite záchytného parkoviska Eurocamp na parcele KN-C č. 4409/52.

Podľa STN EN 1998-1 Eurokód 8 – Navrhovanie konštrukcií na seizmickú odolnosť a slovenskej národnej prílohy, pôvodne vydané v znení STN EN 1998-1/NA/Z1 a STN EN 1998-1/NA/Z2 a v súčasnosti konsolidovanej ako STN EN 1998-1/NA + Z4: 2023, sa obe lokality nachádzajú v oblasti s referenčným špičkovým zrýchlením skalného podlažia $a_{gR} = 0,63 \text{ m s}^{-2}$, čo zodpovedá približne **0, 064 g**. Hodnota je stanovená pre referenčnú návratovú periódu 475 rokov, t. j. pre 10 % pravdepodobnosť prekročenia počas 50 rokov.

Podľa staršieho zatriedenia používaného v STN EN 1998-1/NA/Z1 patrilo územie do zdrojovej oblasti seizmického rizika č. 4 so základným seizmickým zrýchlením $a_R = 0, 30 \text{ m s}^{-2}$. Pre aktuálne projektovanie je však rozhodujúca hodnota $a_{gR} = 0,63 \text{ m s}^{-2}$ podľa mapy zavedenej zmenou NA/Z2 a prevzatej do platného konsolidovaného znenia národnej prílohy.

Staršie mapové podklady zaraďujú územie do pásma makroseizmickej intenzity 6–7° MSK-64. Po zohľadnení súčasne používanej Európskej makroseizmickej stupnice sa pre obe lokality na regionálnej úrovni uvažuje približne 6° EMS-98, označovaný ako mierne poškodzujúci stupeň.

Uvedená makroseizmická intenzita má charakter regionálnej charakteristiky. Konkrétne seizmické zaťaženie stavebných objektov bude v projektovej dokumentácii určené podľa STN EN 1998-1 so zohľadnením významovej triedy stavby a kategórie základovej pôdy stanovenej na základe inžinierskogeologického a geotechnického prieskumu.

Geologické pomery

Geologická stavba oboch lokalít, charakter kvartérnych sedimentov, predpokladaná mocnosť navážok, hydrogeologické pomery, evidované svahové deformácie, zosuvy, tektonické poruchy, radónové riziko a ďalšie geodynamické javy sa uvádzajú podľa konkrétnych mapových podkladov ŠGÚDŠ. Regionálne údaje nenahrádzajú inžinierskogeologický a geotechnický prieskum pre návrh zakladania.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán uvádza, že bod č. 1 a č. 2 záväzného stanoviska dotknutého orgánu majú informatívny charakter. Neobsahujú konkrétne požiadavky ani opatrenia smerujúce k predchádzaniu, zmierneniu alebo eliminácii možných nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Pripomienka č. 3 a č. 4 sa akceptuje. Navrhovateľ doplnil informácie o seizmických pomeroch dotknutého územia vrátane určenia referenčného seizmického zrýchlenia podľa platnej STN EN 1998-1 Eurokód 8 a jej národnej prílohy, ako aj hodnotenia makroseizmickej intenzity územia podľa stupnice EMS-98. Zároveň navrhovateľ doplnil aj geologické pomery územia. Príslušný orgán považuje doplnené informácie za dostatočné.

Na zabezpečenie zohľadnenia seizmických pomerov územia a geologických podmienok pri realizácii navrhovanej činnosti zapracoval do podmienok tohto rozhodnutia požiadavku, aby boli v ďalšom stupni projektovej prípravy rešpektované seizmické pomery územia a výskyt geodynamických javov. Zároveň bude konkrétne seizmické zaťaženie stavebných objektov určené v súlade s príslušnými technickými normami a geologická stavba územia bude overená prostredníctvom inžinierskogeologického, resp. geotechnického prieskumu.

Príslušný orgán vyhodnotil bod č. 5 ako odborné konštatovanie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na horninové prostredie a podzemné vody. Tento bod neobsahuje žiadnu konkrétnu požiadavku ani návrh opatrenia.

4. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Sekcia stratégie a plánovanie, č.j. 22424/2026/SSP/67544 zo dňa 06.07.2026 doručené dňa 07.07.2026:

MD SR má v rámci navrhovanej činnosti nasledovné pripomienky a požiadavky:

- navrhovanú stavbu je potrebné odsúhlasiť so správcom a vlastníkom ovplyvnených komunikácií;
- všetky dopravné parametre je potrebné navrhnuť v súlade s príslušnými normami STN a technickými predpismi;
- kapacitu autobusovej stanice a požiadavky na jej vybavenie odsúhlasiť s Prešovským samosprávnym krajom (objednávateľ regionálnej autobusovej dopravy) a IDS Východ, s. r. o. (organizátor IDS);
- upozorňujeme na definíciu minimálnych štandardov autobusových staníc platných od 1.7.2026 podľa § 26a Vyhlášky MD SR č. 269/2024 ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave;
- požadujeme zabezpečiť, aby kapacita záchytného parkoviska P+R bola navrhnutá v súlade s prepravnou kapacitou a grafikom vlakovej dopravy Tatranských elektrických železníc (TEŽ), resp. normálnorozchodnej trate Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica;
- požadujeme v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie preukázať kapacitné posúdenie terminálu vrátane výpočtov špičkového zaťaženia a dimenzovania taktovej dopravy tak, aby nedochádzalo k nárazovému preťažovaniu vlakov osobnej dopravy;
- požadujeme zabezpečiť čo najkratšie, priame, bezpečné a bezbariérové pešie prepojenie medzi parkoviskom P+R a železničnou zastávkou, oddelené od automobilovej a autobusovej dopravy v súlade s požiadavkami na prístupnosť osôb so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie;
- vybaviť prestupný uzol prístreškami a integrovaným vizuálnym aj hlasovým informačným systémom s údajmi o odchodoch vlakov a meškaniach v reálnom čase, kompatibilným so systémami ŽSR;

- prípadný posun alebo úpravu zastávky TEŽ navrhnuť tak, aby rešpektovala smerové a sklonové pomery trate, pričom nástupište má byť prednostne situované v priamom úseku trate s cieľom minimalizovať medzeru medzi vozidlom a nástupišťom;
- zabezpečiť, aby navrhované úpravy zastávky TEŽ neobmedzili priepustnosť trate ani technologické usporiadanie koncovkej stanice Tatranská Lomnica; všetky úpravy je potrebné vopred prerokovať a odsúhlasiť so ŽSR;
- pri realizácii stavby rešpektovať ochranné pásmo dráhy, zachovať prejazdný prierez a bezpečné odstupové vzdialenosti podľa zákona o dráhach;
- zabezpečiť, aby realizácia ani následná prevádzka terminálu nemala negatívny vplyv na trakčné vedenie, napájaciu sústavu ani oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia ŽSR;
- odporúčame doplniť terminál o nabíjacie stanice pre elektromobily a bezpečné stojany Bike & Ride na podporu multimodálnej dopravy;
- podrobné technické riešenie prestupných väzieb, úprav trate TEŽ a majetkovoprávne usporiadanie dotknutých pozemkov dopracovať v dokumentácii pre rozhodnutie o stavebnom zámere v úzkej spolupráci so ŽSR;
- z hľadiska územného rozvoja ŽSR žiadame na CKN parcelách č. 233/1, 233/16, 233/2 v k. ú. Tatranská Lomnica rešpektovať územnú rezervu pre rozšírenie TEŽ v úseku Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina – Kežmarok;
- na CKN parcele č. 4409/52 žiadame rešpektovať územnú rezervu na trati Studený Potok – Tatranská Lomnica pre zvýšenie traťovej rýchlosti zo 60 na 80 km/h, pre elektrifikáciu trate, pre mimoúrovňové križovanie namiesto priecestia v žkm 4,827 (cesta II. triedy) a pre Výhybňu Tatranská Lomnica zastávka v žkm 5,528 (pozri výkresy v prílohách).
- v rámci realizácie projektu upozorňujeme na potrebu implementovať prvky elektromobility podľa zákona č. 555/2005 Z. z. o energetickej hospodárnosti budov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (vo vzťahu k parkovacím miestam § 8a Elektromobilita).

K požiadavkám: Odsúhlasiť stavbu so správcom a vlastníkom ovplyvnených komunikácií; dopravné parametre navrhnuť podľa STN a technických predpisov; kapacitu a vybavenie autobusovej stanice odsúhlasiť s Prešovským samosprávnym krajom a s IDS Východ, s. r. o.; dodržať minimálne štandardy autobusových staníc podľa § 26a vyhlášky MD SR č. 269/2024.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Stavebný zámer bol doručený správcom komunikácií na vyjadrenie; vyjadrenia sú v procese. Dopravné parametre sú navrhnuté v súlade s STN a technickými predpismi. Minimálne štandardy autobusových staníc sú dodržané. Stavebný zámer bol konzultovaný s IDS Východ a navrhnutý v súlade s ich požiadavkami.

Vyhodnotenie:

Podľa § 3 písm. a) zákona o posudzovaní na účely tohto zákona vplyv na životné prostredie je akýkoľvek priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi.

Príslušný orgán vyhodnotil uvedené pripomienky ako požiadavky vyplývajúce z osobitných právnych predpisov upravujúcich oblasť cestnej dopravy, projektovania stavieb a organizácie verejnej osobnej dopravy. Tieto požiadavky nesmerujú k predchádzaniu, obmedzeniu alebo zmierneniu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie v rozsahu zákona o posudzovaní, ale budú predmetom posúdenia a uplatnenia v príslušných povoleniach konaniach podľa osobitných predpisov. Z uvedeného dôvodu neboli premietnuté do podmienok tohto rozhodnutia.

Zisťovacie konanie nie je nástrojom na vymáhanie všetkých požiadaviek dotknutých orgánov, ale len tých, ktoré majú vzťah k predchádzaniu alebo zmierneniu vplyvov na životné prostredie. Technické, prevádzkové, majetkové či kompetenčné požiadavky patria do ďalších povolení konaní podľa osobitných predpisov.

K požiadavkám: Kapacitu záchytného parkoviska P+R navrhnuť v súlade s prepravnou kapacitou a grafikonom vlakovej dopravy TEŽ, resp. trate Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica; v ďalších stupňoch PD preukázať kapacitné posúdenie terminálu vrátane výpočtov špičkového zaťaženia a dimenzovania taktovej dopravy tak, aby nedochádzalo k nárazovému preťažovaniu vlakov osobnej dopravy.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Kapacita záchytného parkoviska nebola odvodená z prepravnej kapacity železnice, ale bola definovaná vo výzve, pre ktorú je projektová dokumentácia pripravená. Terminál autobusovej dopravy je navrhnutý kapacitne v zmysle požiadaviek IDS Východ. Požiadavka na kapacitné posúdenie zostáva v platnosti a navrhovateľ ju akceptuje. Ak posúdenie preukáže nesúlad, riešením sú prevádzkové opatrenia na strane dopravy – posilnenie spojov v špičkách, úprava kapacity vozidiel alebo riadenie obsadenosti parkoviska.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán uvádza, že požiadavka na zosúladenie kapacity záchytného parkoviska P+R s prepravnou kapacitou a grafikonom TEŽ, ako aj požiadavka na preukázanie kapacitného posúdenia terminálu vrátane výpočtov špičkového zaťaženia a dimenzovania taktovej dopravy tak, aby nedochádzalo k nárazovému preťažovaniu vlakov osobnej dopravy, majú nepriamu súvislosť s environmentálnymi vplyvmi navrhovanej činnosti, najmä vo vzťahu k vplyvom dopravy na ovzdušie, hlukovú situáciu a obyvateľstvo.

Kapacitne nevyvážené riešenie terminálu, nedostatočná koordinácia individuálnej automobilovej dopravy so systémom verejnej dopravy alebo nevhodne navrhnutá kapacita nadväzujúcej

železničnej dopravy môžu viesť k zvýšeniu dopravného zaťaženia v území, k zvýšeniu využívania individuálnej automobilovej dopravy a následne k potenciálnemu nárastu emisií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže. Zároveň môže dochádzať k zhoršeniu komfortu a kvality dopravnej obsluhy územia v dôsledku nárazového preťažovania spojov osobnej železničnej dopravy.

Z uvedeného dôvodu príslušný orgán považuje za opodstatnené, aby v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bolo preukázané kapacitné posúdenie terminálu vrátane vyhodnotenia špičkového zaťaženia a zosúladenia kapacity parkoviska P+R, terminálu a nadväzujúcej železničnej dopravy s reálnymi prepravnými možnosťami systému verejnej dopravy.

K požiadavkám:

Zabezpečiť čo najkratšie, priame, bezpečné a bezbariérové pešie prepojenie medzi parkoviskom P+R a železničnou zastávkou, oddelené od automobilovej a autobusovej dopravy; vybaviť prestupný uzol prístreškami a integrovaným vizuálnym aj hlasovým informačným systémom kompatibilným so systémami ŽSR; implementovať prvky elektromobility podľa § 8a zákona č. 555/2005 Z. z. a doplniť stojany Bike & Ride.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Projekt rieši pešie väzby v rámci vlastného areálu; mimo neho sa využíva existujúca sieť chodníkov mesta. Požiadavku na oddelenie od automobilovej a autobusovej dopravy možno preto v celej dĺžke trasy splniť len v rozsahu, ktorý táto sieť umožňuje. Ide o objektívne obmedzenie dané tým, že obidve lokality sú priestorovo oddelené a trasa medzi nimi vedie po verejných priestranstvách, ktoré nie sú predmetom tejto stavby. Navrhovateľ zabezpečí bezbariérovú nadväznosť na existujúce trasy a jednotné orientačné značenie. Nabíjacie stanice a prvky elektromobility podľa § 8a zákona č. 555/2005 Z. z. sú v projektovej dokumentácii riešené; stojany Bike & Ride sú súčasťou navrhovaného vybavenia. Informačný systém je navrhnutý v súlade s požiadavkami IDS Východ, s. r. o.; jeho kompatibilita so systémami ŽSR bude preverená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Vyhodnotenie:

Požiadavka na zabezpečenie bezpečného a bezbariérového pešieho prepojenia medzi parkoviskom P+R a železničnou zastávkou súvisí s podporou využívania verejnej dopravy a s obmedzením závislosti na individuálnej automobilovej doprave. Jej realizácia môže prispieť k zníženiu dopravného zaťaženia v území a tým nepriamo k minimalizácii vplyvov dopravy na ovzdušie, hlukovú situáciu a obyvateľstvo.

Príslušný orgán požiadavku na vybavenie prestupného uzla prístreškami a integrovaným vizuálnym a hlasovým informačným systémom neprevzal do podmienok záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania, nakoľko ide predovšetkým o technicko-prevádzkovú požiadavku súvisiacu so zabezpečením komfortu a informovanosti cestujúcich, ktorá priamo nesmeruje k predchádzaniu, eliminácii alebo zmierneniu identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 3 zákona č. 24/2006 Z. z.

Požiadavku na implementáciu prvkov elektromobility príslušný orgán zohľadnil, keďže podpora využívania nízkoemisnej dopravy a vytváranie podmienok pre rozvoj elektromobility môže prispieť k znižovaniu emisií znečisťujúcich látok z dopravy a tým pozitívne ovplyvniť kvalitu ovzdušia. Zároveň však ide o požiadavku vyplývajúcu z osobitných právnych predpisov v oblasti energetickej hospodárnosti budov a technických požiadaviek na stavby, preto bude jej konkrétne uplatnenie predmetom ďalších stupňov projektovej prípravy a povolovacích konaní.

K požiadavkám:

Úpravy zastávky TEŽ navrhnuť podľa smerových a sklonových pomerov trate a bez obmedzenia priepustnosti trate a technologického usporiadania koncovej stanice; rešpektovať ochranné pásmo dráhy; vylúčiť vplyv na trakčné vedenie, napájaciu sústavu a oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia ŽSR; podrobné technické riešenie prestupných väzieb a úprav trate dopracovať v spolupráci so ŽSR.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Projekt nerieši zastávku TEŽ. Nerieši kontakt so železnicou ani s jej ochranným pásmom – stavba sa nachádza mimo ochranné pásmo dráhy.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán uvádza, že posun resp. úprava zastávky TEŽ nie sú predmetom zisťovacieho konania zmeny navrhovanej činnosti. Navyše z predloženej dokumentácie vyplýva, že navrhovaná činnosť sa nenachádza v ochrannom pásme dráhy,

Predmetom posudzovanej zmeny je vybudovanie prestupného terminálu a záchytného parkoviska P+R, pričom súvis s dráhovou dopravou spočíva výlučne v zabezpečení možnosti prestupu cestujúcich medzi autobusovou dopravou, individuálnou automobilovou dopravou využívajúcou záchytné parkovisko P+R a železničnou dopravou TEŽ. Príslušný orgán konštatuje, že nadväznosť záchytného parkoviska P+R, terminálu a verejnej dopravy (vrátane TEŽ) už bola zohľadnená v uloženej podmienke na vykonanie kapacitného a dopravného posúdenia terminálu, ktorá zahŕňa aj posúdenie nadväznosti na železničnú dopravu TEŽ a kapacitného súladu medzi záchytným parkoviskom P+R a verejnou dopravou. Z tohto dôvodu nebola prevzatá ako samostatná podmienka.

Požiadavky týkajúce sa úprav železničnej trate, zastávky TEŽ, trakčného vedenia, napájacej sústavy a zabezpečovacích zariadení ŽSR preto presahujú rozsah navrhovanej činnosti posudzovanej v tomto konaní a budú predmetom riešenia v prípade potreby v rámci ďalších stupňov projektovej prípravy a príslušných povolovacích konaní so správcom železničnej infraštruktúry. Uvedené požiadavky sa týkajú najmä technického riešenia železničnej infraštruktúry, zabezpečenia bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky a koordinácie so správcom dráhy. Podľa príslušného orgánu nemajú charakter opatrení na predchádzanie, elimináciu alebo zmiernenie identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 3 zákona č. 24/2006 Z. z., ale predstavujú požiadavky vyplývajúce z osobitných predpisov a z kompetencií správcu železničnej infraštruktúry.

K požiadavkám:

Na parcelách KN-C č. 233/1, 233/16 a 233/2 v k. ú. Tatranská Lomnica rešpektovať územnú rezervu pre rozšírenie TEŽ v úseku Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina – Kežmarok; na parcele KNC č. 4409/52 rešpektovať územnú rezervu na trati Studený Potok – Tatranská Lomnica pre zvýšenie traťovej rýchlosti zo 60 na 80 km/h, pre elektrifikáciu trate, pre mimoúrovňové križovanie namiesto priecestia v žkm 4,827 a pre Výhybňu Tatranská Lomnica zastávka v žkm 5,528.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Projektová dokumentácia pre stavebný zámer je spracovaná v súlade s Územným plánom mesta Vysoké Tatry. Vzhľadom na to, že územné rezervy ŽSR sú rozvojovými zámermi správcu dráhy viazanými na konkrétne parcely a nemusia byť v úplnom rozsahu premietnuté do územného plánu mesta bude možná kolízia overená v ďalšom štádiu prípravy.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán uvádza, že požiadavka na rešpektovanie územných rezerv pre budúci rozvoj a modernizáciu TEŽ má nepriamu súvislosť s environmentálnymi aspektmi dopravy. Zachovanie možnosti budúceho rozvoja kapacitnej a atraktívnej verejnej dopravy môže prispieť k zníženiu závislosti na individuálnej automobilovej doprave a k obmedzeniu s tým súvisiacich negatívnych vplyvov, najmä na ovzdušie, hlukovú situáciu a obyvateľstvo.

Z uvedeného dôvodu príslušný orgán považuje za potrebné, aby v ďalších stupňoch projektovej prípravy bola preverovaná možná kolízia navrhovanej stavby s územnými rezervami železničnej infraštruktúry a aby bolo technické riešenie koordinované so správcom dráhy.

5. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, č. j. RÚVZPP/OPPL/3047/7531/2026 zo dňa 06.07.2026 doručené dňa 06.07.2026:

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné zabezpečiť, aby prevádzka technických zariadení budovy (tepelné čerpadlá vzduch/vzduch, zariadenia odvetrania) nespôsobovala prekročenie prípustných hodnôt hluku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore, najmä pri ubytovacích zariadeniach a verejne využívaných priestoroch.

RÚVZ Poprad nemá pripomienky k zmene navrhovanej činnosti a nepožaduje posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov z hľadiska ochrany verejného zdravia.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovateľ zabezpečí akustické posúdenie nových stacionárnych zdrojov a prijme technické opatrenia (umiestnenie zariadení, tlmiče, protihlukové kryty, výber zariadení s nižším akustickým výkonom) tak, aby prípustné hodnoty neboli prekročené.

Podľa prílohy č. 2 vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. sú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku ustanovené osobitne pre hluk z dopravy a osobitne pre hluk z iných zdrojov; obidve

kategórie sa posudzujú samostatne a ich určujúce veličiny nemožno spájať do jednej výslednej hodnoty. Posúdenie stacionárnych zdrojov sa preto vykoná oddelene od hluku z dopravy.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán berie stanovisko na vedomie a pripomienku akceptuje. Požiadavka smeruje k zabezpečeniu ochrany zdravia obyvateľov a životného prostredia pred nepriaznivými účinkami hluku z prevádzky navrhovanej činnosti. Keďže hluk predstavuje možný vplyv navrhovanej činnosti na zdravie ľudí, je opodstatnené zabezpečiť, aby v ďalšom stupni projektovej dokumentácie bolo spracované akustické posúdenie stacionárnych (technologických) zdrojov hluku. V prípade prekročenia prípustných hodnôt je potrebné navrhnuť a realizovať technické riešenia. Uvedená požiadavka bola zapracovaná do podmienok tohto rozhodnutia.

Príslušný orgán sa zároveň stotožňuje s konštatovaním dotknutého orgánu, že navrhovaná zmena nemení základný charakter hlukovej záťaže v území, keďže dominantným zdrojom hluku zostane doprava.

Dotknutý orgán uvádza, že nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona EIA.

6. Dopravný úrad, č.j. 20390/2026/ROP-002/46381 zo dňa 03.07.2026 doručené dňa 06.07.2026:

Z pohľadu Dopravného úradu neexistujú vplyvy, ktoré by mali byť pri zámere navrhovanej činnosti posúdené podrobnejšie, teda také, ktoré by mali byť posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán berie uvedené stanovisko dotknutého orgánu na vedomie. Stanovisko príslušný orgán vyhodnotil, tak že, dotknutý orgán nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

7. Prešovský samosprávny kraj, Odbor strategického rozvoja č. j. 06202/2026/DUPaZP-2 doručené dňa 08.07.2026:

Urbanistickým cieľom riešenia podľa zaslanej dokumentácie je vytvoriť funkčné záchytné parkovisko ako súčasť dopravného systému Tatranskej Lomnice. Parkovisko má prispieť k odlahčeniu centrálnej časti Tatranskej Lomnice od individuálnej automobilovej dopravy a podporiť prestup návštevníkov na verejnú osobnú dopravu. Z tohto dôvodu je súčasťou návrhu aj úprava autobusovej zastávky s obrátkom pre autobusy a doplnenie informačných prvkov IDS. Priestorové riešenie organizuje existujúcu parkovaciu plochu do prehľadného systému komunikácií, parkovacích stojísk, peších trás a nástupného priestoru autobusovej dopravy. Návrh počíta s modernizáciou a rozšírením existujúceho vjazdu na parkovisko. V blízkosti územia sa nachádza aj železničná zastávka situovaná približne 600 m západne od parkoviska, čo podporuje možnosť kombinácie individuálnej dopravy, autobusovej dopravy a železnice.

Na základe vyššie popísaného a pri dodržaní opatrení na minimalizovanie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie dotknutého územia v oblasti všetkých zložiek životného prostredia, na ktoré môže mať navrhovaná činnosť možný vplyv a rešpektovania platného ÚPN PSK, ktorý bol schválený dňa 26.08.2019 Zastupiteľstvom Prešovského samosprávneho kraja uznesením č. 268/2019 a jeho záväznou časťou, ktorá bola vydaná Všeobecne záväzným nariadením Prešovského samosprávneho kraja č. 77/2019 schváleným Zastupiteľstvom Prešovského samosprávneho kraja uznesením č. 269/2019 s účinnosťou od 06.10.2019 oznámenie o zmene navrhovanej činnosti berieme na vedomie.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovaná činnosť je v súlade s ÚPN PSK a podľa vyjadrenia projektanta aj s územným plánom mesta. Opatrenia na minimalizáciu vplyvov uvedené v oznámení budú dodržané a rešpektovanie záväznej časti ÚPN PSK bude preukázané v ďalšom stupni prípravy.

Vyhodnotenie:

Požiadavka bude predmetom ďalších stupňov povoľovacieho procesu, v rámci ktorých je navrhovateľ povinný preukázať súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou. Uložená podmienka zabezpečuje preverenie tejto skutočnosti pred vydaním príslušných povoľovacích rozhodnutí. Príslušný orgán prevzal podmienku do výrokovej časti rozhodnutia.

8. Okresný úrad Poprad, pozemkový a lesný odbor, oddelenie lesného hospodárstva, č. j. OU-PP-PLO2-2026/020725-002 zo dňa 07.07.2026 doručené dňa 08.07.2026:

Vzhľadom na účel zámeru a skutočnosť, že navrhovaná činnosť má charakter modernizácie a reorganizácie už existujúcich dopravných a spevnených plôch, nevyžaduje sa záber a využitie lesných pozemkov, OU-PP, PLO nemá z hľadiska ochrany lesných pozemkov námietky voči navrhovanej činnosti. Podľa OU-PP, PLO navrhovaná činnosť alebo jej zmena nemá byť predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán stanovisko berie na vedomie bez pripomienok dotknutého orgánu. Dotknutý orgán uvádza, že nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

9. Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna vodná správa, č. j. OU-PP-OSZP-2026/022519-002 zo dňa 15.07.2026 doručené dňa 16.07.2026:

- k predmetnému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica“ z hľadiska ochrany vodných pomerov nemáme pripomienky za predpokladu dodržania nasledujúcich podmienok:

1. Dodržať ustanovenia vodného zákona (§ 39 – pri mimoriadnych okolnostiach účinne zabrániť nežiaducemu úniku látok do pôdy, podzemných vôd, stokovej siete) a zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach.

2. Navrhovanú činnosť z hľadiska odvádzania splaškových odpadových vôd je potrebné prerokovať s vlastníkom verejnej kanalizácie Podtatranskou vodárenskou spoločnosťou, a.s., Hraničná 662/17, 058 89 Poprad a správcom verejnej kanalizácie Podtatranskou vodárenskou prevádzkovou spoločnosťou, a.s., Hraničná 662/17, 058 89 Poprad.
3. Odvádzanie dažďových odpadových vôd do existujúcej dažďovej kanalizácie je potrebné prerokovať so správcom ma vlastníkom existujúcej dažďovej kanalizácie.
4. Navrhovanú činnosť je potrebné prerokovať so Slovenským vodohospodárskym podnikom, Ďumbierska 14, 041 59 Košice – mestská časť Sever.
5. Navrhovanú činnosť je potrebné prerokovať so Správou Tatranského národného parku so sídlom v Tatranskej Lomnici, Tatranská Lomnica 14066, 059 60 Vysoké Tatry.
6. Potrebu pitnej vody pre navrhovanú činnosť je potrebné prerokovať s vlastníkom verejného vodovodu Podtatranskou vodárenskou spoločnosťou, a.s., Hraničná 17, 058 01 Poprad a správcom verejného vodovodu Podtatranskou vodárenskou prevádzkovou spoločnosťou, a.s., Hraničná 17, 058 01 Poprad.
7. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložiť povoľujúcemu orgánu hydrogeologický posudok.
8. V ďalšom stupni požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie záväzného stanoviska k navrhovanej stavbe.
9. Zabezpečiť preventívne opatrenie, aby nedochádzalo ku znečisteniu povrchových a podzemných vôd pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami.
10. Pri realizácii zemných prác doporučujeme dbať na minimalizáciu akýchkoľvek negatívnych vplyvov na prírodné prostredie dotknutej lokality a širšieho okolia.
11. Počas realizácie stavby vykonať účinné opatrenia proti úniku olejov a iných škodlivých látok zo stavebných mechanizmov používaných pri výstavbe do pôdy a do podzemných vôd.
12. Navrhovanou činnosťou nenarušiť odtokové pomery v danej lokalite.

Orgán štátnej vodnej správy nepožaduje ďalej posudzovať uvažovanú činnosť podľa zákona o posudzovaní.

K požiadavkám: Podmienky č. 7 a 8: V ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložiť povoľujúcemu orgánu hydrogeologický posudok a požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie záväzného stanoviska k navrhovanej stavbe.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovateľ potvrdzuje, že v tomto stupni dokumentácie nebol zabezpečený hydrogeologický prieskum pre presný návrh vsakovania. V ďalšom stupni bude vypracovaný hydrogeologický posudok overujúci vhodnosť a parametre vsakovania dažďových vôd zo strechy (vsakovací objekt: 104 blokov, objem 22,46 m³, akumulácia 21,34 m³, vsakovacia plocha 30,96 m², miera vsiaknutia 0,31 l/s) vrátane priepustnosti podložia, hladiny podzemnej vody a navrhovateľ požiada o vydanie záväzného stanoviska.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán prevzal požiadavku na vypracovanie hydrogeologického posudku do podmienok záväzného stanoviska, keďže z vyjadrenia navrhovateľa vyplýva, že v súčasnom stupni

projektovej dokumentácie nebol vypracovaný hydrogeologický prieskum potrebný na overenie vhodnosti navrhovaného spôsobu vsakovania zrážkových vôd. Hydrogeologický posudok je nevyhnutný na posúdenie priepustnosti podložia, hladiny podzemnej vody a vhodnosti navrhovaného vsakovacieho systému, čím prispeje k ochrane podzemných vôd a horninového prostredia a k predchádzaniu ich možného nepriaznivého ovplyvnenia.

Príslušný orgán požiadavku na predloženie navrhovanej stavby orgánu štátnej vodnej správy na vydanie záväzného stanoviska neprevzal do podmienok záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania, keďže ide o procesnú požiadavku vyplývajúcu z osobitných právnych predpisov upravujúcich povoľovanie stavieb. V príslušnom povoľovacom konaní bude orgán štátnej vodnej správy postupovať v rozsahu svojej zákonnej pôsobnosti ako dotknutý orgán.

K požiadavkám:

Podmienky č. 2 – 6: Odvádzanie splaškových odpadových vôd prerokovať s vlastníkom a správcom verejnej kanalizácie; odvádzanie dažďových vôd prerokovať so správcom a vlastníkom existujúcej dažďovej kanalizácie; potrebu pitnej vody prerokovať s vlastníkom a správcom verejného vodovodu; činnosť prerokovať so Slovenským vodohospodárskym podnikom a so Správou TANAP-u.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovateľ prerokoval spôsob zásobovania pitnou vodou a odvádzania odpadových vôd so správcom a vlastníkom vodovodu a kanalizácie. Prerokovanie odvádzania dažďových vôd so správcom a vlastníkom existujúcej dažďovej kanalizácie je pri lokalite záchytného parkoviska sťažené skutočnosťou, že táto jestvujúca kanalizácia nie je v správe vodárenskej spoločnosti, zrejme bola vybudovaná súkromným subjektom. Splnenie tejto podmienky preto predpokladá najprv zistenie vlastníka a správcu.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán prevzal č. 2, č. 3, č. 4 a č. 6 požiadavky do podmienok záväzného stanoviska, pretože ich splnenie je nevyhnutné na zabezpečenie takého technického riešenia navrhovanej činnosti, ktoré nebude mať nepriaznivý vplyv na povrchové a podzemné vody. Koordinácia navrhovanej činnosti s vlastníkami a správcami vodohospodárskej infraštruktúry je predpokladom správneho návrhu zásobovania pitnou vodou, odvádzania splaškových a zrážkových vôd a rešpektovania kapacitných možností existujúcich vodohospodárskych zariadení, čím sa predchádza možným negatívnym vplyvom na vodné prostredie.

Požiadavka č. 5 má procesný charakter a nepredstavuje opatrenie na predchádzanie, elimináciu alebo zmiernenie identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 3 zákona o posudzovaní. Zároveň orgán štátnej vodnej správy vo svojom stanovisku neuviedol, v akej súvislosti a z akého dôvodu požaduje prerokovanie navrhovanej činnosti so Správou Tatranského národného parku ani aké skutočnosti majú byť predmetom takéhoto prerokovania. Príslušný orgán ochrany prírody pritom pri výkone svojej pôsobnosti zohľadnil odborné stanovisko Správy Tatranského národného parku a relevantné požiadavky premietol do svojho záväzného stanoviska, s ktorým sa príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania

vysporiadal. Z uvedeného dôvodu nebolo potrebné ukladať navrhovateľovi samostatnú povinnosť opätovne prerokovať navrhovanú činnosť so Správou Tatranského národného parku.

K požiadavkám:

Podmienky č. 1 a 9 – 12: Dodržať ustanovenia vodného zákona (§ 39) a zákona č. 442/2002 Z. z.; zabezpečiť preventívne opatrenia proti znečisteniu vôd pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami; vykonať účinné opatrenia proti úniku olejov zo stavebných mechanizmov; minimalizovať negatívne vplyvy pri zemných prácach; nenarušiť odtokové pomery.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovateľ zabezpečí dodržanie uvedených ustanovení a preventívne opatrenia počas výstavby aj prevádzky – zabezpečenie skladov ropných látok a chemikálií, opatrenia proti úniku prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, zamedzenie splavovania jemných sedimentov mimo staveniska, čistenie uličných vpustov a vylúčenie vypúšťania znečistených vôd zo stavby.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán uvedenú požiadavku č. 1 neprevzal do podmienok záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania, keďže ide o povinnosť vyplývajúcu priamo zo všeobecne záväzných právnych predpisov, najmä zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon) a zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách. Dodržiavanie týchto právnych predpisov je pre navrhovateľa záväzné bez ohľadu na ich uvedenie vo výroku záväzného stanoviska, pričom ich plnenie bude predmetom posudzovania a kontroly v rámci príslušných povolovacích konaní a výkonu štátnej správy.

Požiadavky č. 9, č. 11 a č. 12 predstavujú preventívne opatrenia smerujúce k predchádzaniu a minimalizácii možných nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody, pôdu a horninové prostredie počas realizácie stavby. Ich účelom je predchádzať znečisteniu životného prostredia pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami, minimalizovať riziko únikov prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, zachovať prirodzené odtokové pomery územia. Z uvedeného dôvodu ich príslušný orgán považuje za opodstatnené opatrenia na zmiernenie možných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 3 zákona č. 24/2006 Z. z.

Požiadavka č. 10 je formulovaná všeobecne a neobsahuje konkrétne opatrenia na predchádzanie, elimináciu alebo zmiernenie identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Obsah predmetnej požiadavky je zároveň pokrytý konkrétnymi podmienkami záväzného stanoviska zameranými na ochranu povrchových a podzemných vôd, pôdy a horninového prostredia počas realizácie stavby.

10. Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany prírody a krajiny, č. j. OU-PP-OSZP-2026/020442-003 zo dňa 21.07.2026 doručené dňa 21.07.2026:

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny má správny orgán po preštudovaní predloženého oznámenia o zmene nasledovné pripomienky k predmetnej činnosti:

1. na oboch lokalitách je plochu parkovísk nutné zabezpečiť zariadením na odlučovanie ropných látok z dôvodu zamedzenia kontaminácie okolitého prostredia pohonnými látkami. Cieľom je eliminovať aj menej pravdepodobný - náhodný únik olejov a pohonných látok, ktorý sa pri prevádzke parkoviska nedá vylúčiť (havária, porucha, vandalizmus).

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Na parkovisku pri autobusovej stanici sa rieši iba výmena krytu, oprava poškodených miest, nové spevnené plochy pre chodníky a zmena organizácie dopravy; parkovisko zostáva v pôvodnom rozsahu a výškovom osadení a pôvodné je aj odvodnenie do existujúcej kanalizácie. Osadenie odlučovača v tejto lokalite preto nie je riešené. Navrhovateľ túto časť požiadavky bude riešiť doložením súčasného spôsobu odvodnenia a potvrdením jeho funkčnosti. Na záchytnom parkovisku je súčasný stav odvodnenia do terénu a do existujúcich kanalizačných vpustí; pri prieskume skutkového stavu bolo zistené, že existujúca kanalizácia nie je v správe vodárenskej spoločnosti, zrejme bola vybudovaná súkromným subjektom a nie je jasné ani jej zaústenie, keďže v blízkosti sa nenachádza verejná kanalizácia. V dokumentácii sa preto uvažuje s prečistením vpustí a vetiev v rozsahu riešeného parkoviska, spádové pomery zostávajú pôvodné, odvodnenie je ponechané pôvodné a odlučovač nebol riešený. V skladbe spevnených plôch je poistná geotextília, ktorá prepúšťa vodu, ale zabraňuje úniku ropných látok do podlažia. Navrhovateľ preto najprv zistí vlastníka, správcu a zaústenie existujúcej kanalizácie, následne upraví spôsob nakladania so zrážkovými vodami vrátane posúdenia potreby odlučovača, a to po prerokovaní so Správou TANAP-u a s orgánom štátnej vodnej správy.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán venoval osobitnú pozornosť preventívnej ochrane pôdy a vôd pred znečistením ropnými látkami z plánovaného autobusovej stanice a záchytného parkoviska, pričom požiadavku na preverenie funkčnosti kanalizácie a prípadné osadenie odlučovača ropných látok vyhodnotil ako opodstatnenú a primeranú. Parkovisko autobusovej stanice je v existujúcom stave odvodnené do existujúcej kanalizácie, čo zostáva zachované. Podľa príslušného orgánu je potrebné overiť existujúci stav a funkčnosť kanalizácie. Požiadavka na vyčistenie a kontrolu existujúceho systému predstavuje preventívne opatrenie na zabezpečenie jeho riadnej funkčnosti a na minimalizáciu rizika nepriaznivých vplyvov na pôdu a vody. V prípade, ak sa existujúci systém odvádzania zrážkových vôd alebo jeho funkčnosť nepreukáže, prípadne sa preukáže jeho nevyhovujúci stav, bude potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy navrhnúť primerané riešenie zabezpečujúce ochranu pôdy a vôd vrátane posúdenia potreby zariadenia na odlučovanie ropných látok. Podmienka je vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti a potrebu preventívnej ochrany pôdy a vôd primeraným opatrením na minimalizáciu potenciálnych nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Požiadavka na zabezpečenie ochrany vôd a pôdy pred znečistením ropnými látkami vychádza z charakteru a rozsahu záchytného parkoviska Eurocamp s kapacitou 156 parkovacích miest a z rizika úniku ropných látok z motorových vozidiel. Konkrétne technické riešenie

odvádzania a nakladania so zrážkovými vodami je potrebné navrhnuť tak, aby bolo zabezpečené účinné zachytenie prípadného znečistenia a zároveň nedošlo k ohrozeniu pôdy a vôd.

2. na záchytnom parkovisku v lokalite Eurocamp požadujeme povrch parkovacích státí (156 miest) budovať zo zatrávňovacích blokov, napríklad ecoraster.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Požiadavka je zapracovaná. Riešenie podporuje vsakovanie a zadržanie zrážkovej vody v mieste, obmedzuje prehrievanie plôch a zodpovedá aj súčasnému stavu, ktorý je čiastočne tvorený zatrávňovacími blokmi. Toto riešenie nie je možné uplatniť na parkovacie miesta pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, pri ktorých sa vyžaduje pevný, rovný a nešmyklavý povrch.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán považuje požiadavku za opodstatnenú. Záchytné parkovisko predstavuje rozsiahlu plochu určenú na parkovanie 156 motorových vozidiel. Použitie zatrávňovacích blokov namiesto nepriepustného povrchu umožňuje zachovať väčší podiel priepustnej plochy a podporiť prirodzenú infiltráciu zrážkových vôd do podlažia. Takéto riešenie zároveň prispieva k zníženiu povrchového odtoku z parkovacích plôch a k obmedzeniu sústreďovania zrážkových vôd do systému odvádzania vôd. Použitie zatrávňovacích blokov zároveň prispieva k zmierneniu lokálnych mikroklimatických účinkov spevnenia územia, najmä k obmedzeniu prehrievania povrchu počas období zvýšených teplôt. Zachovanie vegetačného pokryvu a podpora prirodzeného vsakovania zrážkových vôd vytvárajú podmienky pre výpar vody a ochladzovanie okolitého prostredia, čím opatrenie prispieva k adaptácii územia na prejavy zmeny klímy. Zároveň je potrebné zabezpečiť v ďalšom stupni Vzhľadom na rozsah parkoviska a počet parkovacích státí ide o opatrenie, ktorým možno znížiť mieru antropogénneho ovplyvnenia povrchu územia a nepriaznivé účinky spojené s odtokom zrážkových vôd.

3. vzhľadom na situovanie budovy autobusovej stanice, predstavuje navrhovaný presklený obvodový plášť zvýšené riziko kolízií vtáctva so zasklením objektu. Objekt je síce navrhovaný v zastavanom území mesta, avšak v jeho priamom kontakte s mestským parkom, čo vytvára vhodné podmienky pre zvýšený výskyt vtáctva v okolí navrhovanej stavby. Objekt sa zároveň navrhuje ako obojstranne presklený a tým pádom priehľadný, čo je z hľadiska ochrany avifauny neprijateľné. Správa TANAP-u preto odporúča prepracovanie architektonického návrhu stavby tak, aby bol podiel a parametre presklených plôch značne znížený.

Na objekte je zároveň za účelom ochrany vtáctva potrebné všetky presklené plochy (okná, dvere a pod.) riešiť sklami typu ORNILUX, prípadne sklami s nízkou reflektivitou svetla (maximálne 15%), na ktorých sklené časti s plochou väčšou ako 0,6 m² je potrebné členiť vonkajšou mriežkou na menšie plochy (maximálne 0,12 m²). Zároveň odporúčame inštalovať pri otvárateľných oknách sieťky proti hmyzu, pri pevných sklách vonkajšie optické zábrany napríklad vonkajšie, tienidlá a podobne,

ktoré zamedzia priehľadu a znásobia efekt vyššie uvedeného opatrenia. V prípade potreby (evidentné úhyny vtákov na sklách) počas užívania objektu, je nutné z vonkajšej strany na presklené plochy inštalovať fólie (na princípe UV reflexných prvkov, napr. typu ORNILUX alebo Feather friendly), ktoré plochu skla zviditeľnia. Veľkosti a rozmiestnenie vzorov majú zodpovedať pravidlu, že všetky ochranné prvky majú byť umiestnené na vonkajšej strane okna nie vo väčšej vzdialenosti než 5 (pri horizontálnych vzoroch) až 10 (pri vertikálnych vzoroch) cm od seba.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhované riešenie uvažuje s polepmi na presklených plochách. Podľa nášho názoru sa riziko kolízií vtáctva znižuje predovšetkým zviditeľnením sklenej plochy a obmedzením jej priehľadnosti a reflektivity; ochranný účel požiadavky je preto dosiahnuteľný aj bez zmeny rozsahu presklenia. Zníženie rozsahu presklenia by znamenalo zásah do architektonického riešenia, ktoré bolo odsúhlasené záväzným stanoviskom Krajského pamiatkového úradu Prešov, pretože stavba sa nachádza v Pamiatkovej zóne Tatranská Lomnica. Túto otázku preto nemožno vyriešiť jednostranne a je potrebné ju prerokovať s obidvomi orgánmi súčasne.

Vyhodnotenie:

Kolíziám vtáctva s presklenými plochami je možné zabrániť viacerými preventívnymi opatreniami. Príslušný orgán akceptuje **environmentálny podklad uvedenej podmienky – riziko kolízií vtáctva so zasklením**. Samotná skutočnosť, že objekt je navrhnutý s preskleným obvodovým plášťom, však neodôvodňuje potrebu zmeny jeho architektonického riešenia, pokiaľ možno identifikované riziko účinne eliminovať vhodnými preventívnymi opatreniami.

Za účelom minimalizácie rizika kolízií vtáctva s presklenými plochami je preto potrebné zabezpečiť také riešenie zasklenia, ktoré bude pre vtáctvo dostatočne vizuálne identifikovateľné a zabráni priehľadu alebo vzniku reflexií vytvárajúcich dojem voľného priestoru. Opatrenia na ochranu vtáctva je potrebné aplikovať na vonkajšiu stranu presklených plôch, a to už v rámci realizácie stavby, nie až následne v prípade zaznamenania úhynov vtáctva. Vzhľadom na uvedené sa požiadavka na zmenu architektonického tvaru objektu a zásadné zníženie rozsahu presklených plôch nepovažuje za nevyhnutnú podmienku na zabezpečenie ochrany avifauny. Riziko kolízií je možné primerane minimalizovať preventívnymi opatreniami na presklených plochách objektu, ktoré uvádza dotknutý orgán.

4. pri navrhovaných sadových úpravách okolia autobusovej stanice je dôležité, aby boli použité iba pôvodné druhy bylín a drevín. Výsadba tvarových, farebných variet, kultivarov a nepôvodných druhov ako napríklad navrhovaná borovica horská ‘Wintergold’, borievka šupinatá ‘Blue Star’, borievka rozprestretá ‘Lime Glow’ je nevhodná. Keďže sa výsadba plánuje v chránenom území, je potrebné používať iba pôvodné druhy rastlín a nie ich hybridné a selektované potomstvo. Správanie sa takýchto druhov môže negatívne ovplyvniť pôvodné druhy, môže pri nich dochádzať k nežiadúcemu kríženiu s pôvodnými druhmi či k ďalším možným (potencionálnym) negatívnym vplyvom.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovateľ akceptuje pripomienku Správy TANAP-u

Vyhodnotenie:

Požiadavka na použitie pôvodných druhov bylín a drevín pri sadových úpravách okolia autobusovej stanice vychádza z potreby zachovať charakter prirodzenej vegetácie územia a minimalizovať riziko nepriaznivých vplyvov nepôvodných druhov, kultivarov, variet a hybridných foriem na okolité prírodné prostredie.

Navrhovaná výsadba sa nachádza v zóne D1 Tatranského národného parku a je v kontakte s existujúcimi vegetačnými prvkami. Použitie pôvodných druhov rastlín je preto z hľadiska ochrany prírody vhodnejšie, keďže ich ekologické vlastnosti a vzťahy k miestnym podmienkam sú prirodzenou súčasťou daného územia.

Orgán ochrany prírody zároveň zohľadnil skutočnosť, že podľa nariadenia vlády č. 188/2026 Z. z., ktorým sa vyhlasuje Tatranský národný park, jeho zóny a ochranné pásma sa predmetná lokalita už nenachádza v stupni ochrany, v ktorom by sa na ňu vzťahoval zákaz podľa § 14 ods. 1 písm. g) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Požiadavka preto nie je založená na existencii uvedeného zákazu, ale predstavuje preventívne opatrenie smerujúce k minimalizácii možných nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na okolité prírodné prostredie.

Použitie pôvodných druhov drevín je opodstatnené aj z hľadiska zachovania charakteristického vzhľadu horského prostredia, keďže tieto druhy prirodzene tvoria súčasť vegetačnej štruktúry predmetného územia.

5. predovšetkým v lokalite Eurocamp odporúčame osvetľovanie parkoviska zosúladiť s jeho prevádzkovým poriadkom. Vo večerných hodinách je osvetľovanie akceptovateľné zapínať len počas doby jeho prevádzky s dôrazom na ukončenie osvetlenia resp. zníženie jeho intenzity po ukončení prevádzky strediska. Osvetľovacie sústavy je potrebné navrhovať tak, aby svetlo čo najmenej unikalo do priestoru, ktorý nie je určený k osvetľovaniu. Realizovať je vhodné prízemné osvetlenie, ktoré bude osvetľovať výlučne plochu parkoviska, resp. použiť svetelné zariadenia s minimálnym bočným svetelným efektom. Osvetlenie ruší živočíchy žijúce v okolí a môže negatívne ovplyvniť ich správanie, reakcie a biorytmus. Je potrebné, aby sa realizácia a používanie osvetlenia v oboch lokalitách dotklo prírodného prostredia len v minimálnej miere. Neodporúčané je taktiež osadenie

multimediálnych exteriérových panelov, ktoré spôsobujú svetelné efekty a prispievajú k svetelnému smogu.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Osvetlenie je navrhnuté tak, aby osvetľovalo plochy s intenzitou požadovanou v STN; smerovanie svetla je nadol na spevnené plochy, nie mimo. Ovládanie osvetlenia je možné regulovať, spôsob a časové nastavenie je však potrebné nastaviť aj v súlade s IDS Východ, keďže sa tam nachádza zastávka autobusov. So svetelnými pútačmi ani inými zariadeniami tvoriacimi svetelný smog sa neuvažuje.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán akceptuje **environmentálny podklad uvedenej podmienky a uvádza**, že pri posudzovaní navrhovanej činnosti zohľadnil možné negatívne vplyvy umelého osvetlenia na okolité prírodné prostredie, najmä možné rušivé pôsobenie svetla na živočíchy a riziko svetelného znečistenia.

Osobitnú pozornosť príslušný orgán venoval riešeniu osvetlenia v lokalite záchytného parkoviska Eurocamp, ktorá sa nachádza mimo súvislej zástavby a je v bezprostrednom kontakte s prírodným prostredím. V širšom okolí sa nachádzajú plochy prírodného charakteru a vodný tok, pričom územie môže predstavovať priestor využívaný živočíchmi na pohyb a migráciu medzi jednotlivými časťami okolitej krajiny. Z uvedeného dôvodu môže nadmerné alebo nevhodne smerované umelé osvetlenie predstavovať rušivý prvok v inak prirodzenejšom prostredí a môže nepriaznivo vplývať na správanie, pohyb a biologické rytmy živočíchov.

Navrhovateľ vo svojom vyjadrení uviedol, že osvetlenie bude riešené so smerovaním svetelného toku nadol na osvetľované spevnené plochy, s možnosťou regulácie jeho intenzity, pričom sa neuvažuje s osadením svetelných pútačov ani iných zariadení vytvárajúcich svetelný smog.

Uvedené opatrenia príslušný orgán považuje za relevantné z hľadiska minimalizácie negatívnych vplyvov osvetlenia na okolité prírodné prostredie. Zároveň však považuje za potrebné zabezpečiť ich premietnutie do ďalšej prípravy a realizácie navrhovanej činnosti, najmä s ohľadom na umiestnenie navrhovanej činnosti v ochrannom pásme tatranského národného parku OP2.

Takéto riešenie zohľadňuje potrebu minimalizácie svetelného znečistenia a zároveň požiadavky na bezpečnú a funkčnú prevádzku verejnej osobnej dopravy.

6. navrhované odpadkové koše (komunálny aj separovaný odpad) je nevyhnutné zabezpečiť proti vniknutiu šeliem, aby sa predišlo ich synantropizácii, ktorá v konečnom dôsledku môže viesť až k ich nútenému usmrteniu. Zároveň je potrebné zabezpečiť následnú pravidelnú likvidáciu odpadov a každodennú starostlivosť o čistotu priestoru parkovísk najmä s ohľadom na komunálny odpad.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Požiadavka je zapracovaná. Časť týkajúca sa pravidelného odvozu a každodennej starostlivosti o čistotu je prevádzkovou povinnosťou, ktorá sa premietne do prevádzkového poriadku parkovísk.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán sa s uvedenou požiadavkou stotožňuje a považuje ju za odôvodnenú vzhľadom na umiestnenie navrhovanej činnosti v chránenom území s možným výskytom voľne žijúcich živočíchov, najmä medveďa hnedého (*Ursus arctos*). Zabezpečenie odpadkových košov proti vniknutiu šeliem a pravidelná likvidácia odpadov predstavujú vhodné opatrenia na predchádzanie lákaniu živočíchov k ľudským sídlam a ich následnej synantropizácii, ktorá v konečnom dôsledku môže viesť k ich nútenému usmrteniu.

7. vzhľadom na množstvo stavebných odpadov a odpadov z demolácií je počas výstavby nutné lokality dočasného záberu plôch pre zhromaždené odpady, skládky materiálov resp. prebytočnej zeminy atď. situovať len v rámci spevnených a antropicky ovplyvnených plôch na stavbou dotknutých pozemkoch. Je potrebné zabrániť predovšetkým zásahom do okrajovej zelene, t.j. park pri autobusovej stanici a lesný porast a ostatná nelesná drevinová vegetácia v lokalite Eurocamp.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Navrhovateľ požiadavku akceptuje.

Vyhodnotenie:

Uvedená požiadavka je odôvodnená a jej splnením dôjde k minimalizácii potenciálneho vplyvu na okolité prírodné prostredie v podobe rizika zásahu do okolitej zelene, drevinovej vegetácie a prírodného prostredia atď.

V prípade zohľadnenia vyššie uvedených podmienok správny orgán nepožaduje, aby bola navrhovaná činnosť ďalej posudzovaná podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Vyhodnotenie: Stanovisko dotknutého orgánu bolo príslušnému orgánu doručené po lehote podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní. Príslušný orgán považuje uvedené stanovisko za relevantné a významné pre posúdenie, či zmena navrhovanej činnosti podlieha ďalšiemu posudzovaniu podľa zákona o posudzovaní, a preto naň pri rozhodovaní prihliadal a vecne sa ním zaoberal.

Stanoviská verejnosti:

Združenie domových samospráv, Rovniakova 14, 851 02 Bratislava, doručené elektronicky dňa 06.07.2026:

Dotknutá verejnosť úvodom zdôrazňuje, že nenamieta cieľ projektu. Zámer zachytiť časť individuálnej automobilovej dopravy pod Tatranskou Lomnicou, vytvoriť funkčný prestup na

verejnú dopravu a podporiť režim „zaparkuj a použi hromadnú dopravu“ je environmentálne legitímny a v zásade správny. Samotné oznámenie uvádza, že územie Vysokých Tatier je osobitne ovplyvnené sezónnou návštevnosťou a že projekt má obmedziť pohyb vozidiel v citlivých častiach Vysokých Tatier.

Práve preto však výsledok zisťovacieho konania nesmie zostať na úrovni všeobecného súhlasu s dopravnou ideou. Ak má byť projekt environmentálne prínosný, jeho pozitívne prvky musia byť právne stabilizované ako konkrétne, merateľné, kontrolovateľné a prenositeľné podmienky do následného konania o stavebnom zámere, do stanovísk orgánov ochrany prírody a krajiny, do vodného režimu, do dopravnej organizácie, do pamiatkovej ochrany a do kolaudačnej kontroly.

I. Základné stanovisko dotknutej verejnosti

Dotknutá verejnosť považuje projekt za koncepčne vhodný, ale v citlivom území Tatranského národného parku a jeho ochranného pásma podmienene prijateľný iba vtedy, ak sa jeho environmentálne predpoklady právne stabilizujú.

Navrhovaná zmena nie je iba technická oprava parkoviska. Ide o zásah do dopravného režimu Tatranskej Lomnice, do pohybu návštevníkov Vysokých Tatier, do priestoru autobusovej stanice nachádzajúcej sa v území TANAP-u s tretím stupňom ochrany a do záchytného parkoviska nachádzajúceho sa v ochrannom pásme TANAP-u s druhým stupňom ochrany. Oznámenie tieto stupne ochrany výslovne uvádza.

V takomto území nemožno screening chápať ako formálny administratívny proces. Treba preskúmateľne určiť, či projekt skutočne zníži tlak individuálnej automobilovej dopravy na jadrové územie Tatier, alebo či iba zlepší existujúce parkovanie bez preukázateľného regulačného účinku. Nosná otázka zisťovacieho konania preto znie:

Bude Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica reálne fungovať ako environmentálny nástroj dopravnej regulácie návštevnosti Vysokých Tatier, alebo iba ako modernizovaná parkovacia a dopravná infraštruktúra bez preskúmateľne zabezpečeného účinku na zníženie automobilovej záťaže citlivého územia?

II. Projekt má pozitívne jadro, ale pozitívne jadro musí byť právne záväzné

Dotknutá verejnosť oceňuje, že projekt deklaruje podporu verejnej dopravy, Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride, informačných systémov IDS, bezpečnejšieho pešieho pohybu, modernizácie záchytného parkoviska a lepšieho prestupu medzi individuálnou automobilovou dopravou, autobusovou dopravou a železnicou.

Tieto prvky sú správne. Samy osebe však nie sú dôkazom, že významné vplyvy boli objektívne vylúčené.

Ak má byť negatívny screening založený na tom, že projekt zlepší dopravnú organizáciu a obmedzí pohyb vozidiel v citlivom území, potom musí byť v záväznom stanovisku jasné:

1. čo presne bude podmienkou fungovania P+R,
2. ako bude zabezpečená nadväznosť kyvadlovej dopravy,

3. ako bude verejnosť informovaná o obsadenosti parkoviska,
4. ako bude regulované parkovanie v centre Tatranskej Lomnice,
5. ako sa bude vyhodnocovať, či sa individuálna automobilová doprava skutočne presúva na verejnú dopravu,
6. ako sa zabráni tomu, aby záchytné parkovisko fungovalo iba ako ďalšia parkovacia kapacita bez regulačného efektu.

Dobrá dopravná ambícia potrebuje dobrú právnu architektúru podmienok. Inak zostane iba programovým vyhlásením bez vynútiteľného environmentálneho účinku.

III. Dve priestorovo oddelené lokality musia byť hodnotené ako jeden funkčný dopravný systém

Oznámenie uvádza, že navrhovaná činnosť sa bude realizovať v dvoch lokalitách: autobusová stanica a záchytné parkovisko. Medzi nimi má existovať funkčné dopravné prepojenie prostredníctvom verejnej dopravy, IDS a prestupných väzieb.

Dotknutá verejnosť žiada, aby sa tieto dve lokality nehodnotili izolovane. Ich environmentálna logika vzniká až spolu. Autobusová stanica sama osebe nie je záchytným systémom. Záchytné parkovisko samo osebe nie je regulačným nástrojom, ak nie je funkčne previazané s kyvadlovou dopravou, železnicou, tarifou, informačným systémom a reguláciou cieľového parkovania v centre.

Príslušný orgán má preto vyžadovať jednotný prevádzkový model terminálu, ktorý preukáže: 1. ako budú koordinované autobusová stanica a záchytné parkovisko,

2. aký bude interval kyvadlovej dopravy v sezóne,
3. aký bude interval mimo sezóny,
4. ako bude riešená zimná prevádzka,
5. ako bude systém reagovať pri plnom obsadení parkoviska,
6. ako bude systém reagovať pri dopravných špičkách,
7. ako bude zabezpečené prepojenie na železničnú dopravu,
8. ako bude zabezpečené prepojenie na Tatranské elektrické železnice,
9. ako bude zabezpečená informovanosť vodiča ešte pred vjazdom do centrálnej Tatranskej Lomnice,
10. ako sa bude merať úspešnosť presunu na verejnú dopravu.

Bez takého modelu nemožno overiť environmentálny prínos projektu.

IV. Kapacita 215 parkovacích miest je nad prahom EIA a nemožno ju bagatelizovať

Oznámenie uvádza, že prahová hodnota bola posudzovaná vo vzťahu k súboru funkčne súvisiacich parkovacích plôch autobusovej stanice a záchytného parkoviska a že navrhovaná kapacita predstavuje 56 miest pri autobusovej stanici, 3 miesta pre motocykle a 156 miest na záchytnom parkovisku, spolu 215 parkovacích miest/stojísk pre motorové vozidlá. Dotknutá verejnosť oceňuje, že spracovateľ správne hodnotí funkčne súvisiace parkovacie plochy spolu. To je metodicky správne a treba to zachovať aj pri hodnotení vplyvov. Nemožno mať jeden meter pri prahovej hodnote a iný meter pri vplyvoch. Ak sa kapacita sčíta pre účely zaradenia do zisťovacieho konania, musí sa sčítať aj pre účely hodnotenia dopravných, emisných, hlukových, vodných a kumulatívnych vplyvov.

Dotknutá verejnosť preto žiada, aby príslušný orgán výslovne vyhodnotil:

1. celkovú kapacitu 215 parkovacích miest,
2. obratovosť parkovacích miest počas turistickej sezóny,
3. obratovosť počas zimnej sezóny,
4. dopravné pohyby pri autobusovej stanici,
5. dopravné pohyby na záchytnom parkovisku,
6. pohyby karavanov,
7. pohyby autobusov,
8. kumulatívnu dopravnú záťaž na ceste II/540 a v centrálnej Tatranskej Lomnici, 9. prínos systému P+R voči nulovému variantu.
9. prínos systému P+R voči nulovému variantu.

V. Sezónnosť Vysokých Tatier musí byť hodnotená ako rozhodujúci environmentálny parameter

Oznámenie samo uvádza, že dopravné zaťaženie Vysokých Tatier významne ovplyvňuje sezónna návštevnosť viazaná na cestovný ruch. Táto okolnosť nie je iba opisná. Je to kľúčový parameter hodnotenia vplyvov.

Dotknutá verejnosť žiada, aby príslušný orgán nehodnotil projekt iba pri priemernom dennom režime. Pre horské dopravné projekty vo Vysokých Tatrách sú rozhodujúce špičky:

1. letná turistická sezóna,
2. zimná lyžiarska sezóna,
3. víkendy,
4. sviatky,
5. školské prázdniny,
6. extrémne dobré počasie,
7. zhoršené zimné podmienky,
8. hromadné podujatia,
9. nárazové plné obsadenie parkovísk,

10. nárazové kolóny v centre.

Ak má byť projekt environmentálne prínosný, musí fungovať práve v špičke. Priemerný deň mimo špičky nie je dostatočný dôkaz.

VI. Dopravný model je nevyhnutný

Oznámenie uvádza orientačné údaje o autobusovej doprave, vrátane približne 93 odchodov autobusov za 24 hodín, resp. 93 až 186 pohybov autobusov denne podľa organizácie obrátov. Pri záchytnom parkovisku uvádza orientačne 312 pohybov osobných vozidiel denne pri jednej dennej obrátke a približne 468 pohybov denne pri sezónnej obrátkovosti 1,5.

Tieto čísla sú dôležité, ale nestačia ako dopravný model.

Dotknutá verejnosť žiada, aby bol doplnený dopravný model, ktorý bude obsahovať:

1. samostatný výpočet pre bežný deň,
2. samostatný výpočet pre víkend,
3. samostatný výpočet pre letnú sezónu,
4. samostatný výpočet pre zimnú sezónu,
5. samostatný výpočet pre špičkový deň,
6. model obsadenosti parkoviska,
7. model dĺžky státia,
8. model počtu osôb na vozidlo,
9. model presunu na verejnú dopravu,
10. model zníženia vjazdov do centrálnej časti Tatranskej Lomnice,
11. model dopravného správania pri plnom obsadení záchytného parkoviska,
12. model dopravného správania pri nefunkčnej alebo nedostatočnej kyvadlovej doprave. Bez dopravného modelu zostane environmentálny prínos projektu tvrdením, nie dôkazom.

Bez dopravného modelu zostane environmentálny prínos projektu tvrdením, nie dôkazom.

VII. P+R nie je parkovisko; P+R je regulačný systém

Dotknutá verejnosť upozorňuje, že režim Park & Ride nemožno zamieňať s obyčajným parkoviskom. Parkovisko sa stáva P+R až vtedy, keď je súčasťou funkčného systému, ktorý vodičovi objektívne uľahčuje rozhodnutie neísť autom ďalej.

Preto má byť v záväznom stanovisku určené, že navrhovateľ zabezpečí minimálne:

1. aktuálne informácie o obsadenosti parkoviska,
2. informácie o odchodoch kyvadlovej dopravy,
3. informácie o prestupe na železnicu,
4. orientačný systém pre peších,
5. bezpečné pešie trasy k zastávkam,
6. časovú nadväznosť spojov,
7. tarifnú alebo parkovaciu motiváciu na použitie verejnej dopravy,

8. informačné tabule pred vjazdom do centrálnej Tatranskej Lomnice,
9. prevádzkový režim pri plnom parkovisku,
10. vyhodnocovanie využívania systému.

Ak tieto podmienky nebudú právne stabilizované, záchytné parkovisko môže zostať iba modernizovanou parkovacou plochou, ktorá nezníži dopravný tlak na citlivé časti Tatier.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Jednotný prevádzkový model, kapacita a dopravné posúdenie (body I. – VII.)

Obe lokality boli hodnotené ako súbor funkčne súvisiacich plôch, a to jednotne pri zaradení podľa prahovej hodnoty aj pri hodnotení vplyvov; metodická výhrada dotknutej verejnosti bola teda rešpektovaná. Kapacitné a dopravné posúdenie pre bežný, víkendový a sezónny režim a pre špičkové zaťaženie je premietnuté do podmienky P6. K požiadavke na zosúladienie kapacity záchytného parkoviska s prepravnou kapacitou železnice navrhovateľ uvádza skutočnosť vyplývajúcu z vyjadrenia projektanta: kapacita parkoviska nebola odvodená z prepravnej kapacity železnice, ale je daná podmienkami výzvy, na základe ktorej sa projekt pripravuje, a v tomto štádiu ju nemožno meniť. Ak posúdenie preukáže nesúlad, riešením preto nebude zmena počtu stojísk, ale prevádzkové opatrenia na strane verejnej dopravy prerokované s Prešovským samosprávnym krajom a IDS Východ, s. r. o. Prevádzkový model v podobe intervalov spojov, ich sezónneho rozlíšenia, tarifnej motivácie a regulácie parkovania v centre Tatranskej Lomnice je nástrojom objednávateľa a organizátora dopravy a mesta ako správcu miestnych komunikácií. Ide o opatrenia, ktoré sa určujú v inom procese a s inou periodicitou než povoľovanie stavby; ich prijatie zostáva otvorené a rozhodnutím zo zisťovacieho konania nie je nijako obmedzené.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán posudzoval navrhovanú zmenu činnosti ako celok, v rozsahu a podobe, v akej bola predložená navrhovateľom v oznámení o zmene navrhovanej činnosti. Pri posudzovaní kapacity parkovacích plôch vychádzal z ich funkčnej súvislosti a zohľadnil celkovú kapacitu 215 parkovacích miest/stojísk pre motorové vozidlá, t. j. 56 parkovacích miest pri autobusovej stanici, 3 miesta pre motocykle a 156 parkovacích miest na záchytnom parkovisku. Na základe vykonaného posúdenia príslušný orgán dospel k záveru, že navrhovaná zmena činnosti pri uvedenej celkovej kapacite parkovacích plôch nebude predstavovať významný negatívny vplyv na životné prostredie ani na zdravie obyvateľstva.

Požiadavka na vyhodnotenie „pohybov karavanov“ a „pohybov autobusov“ nie je formulovaná dostatočne určito. Z požiadavky nie je zrejmé, aký konkrétny parameter má byť sledovaný ani vo vzťahu ku ktorému aspektu navrhovanej činnosti má byť tento pohyb vyhodnocovaný. Nie je napríklad uvedené, či sa má hodnotiť počet vjazdov a výjazdov karavanov resp. autobusov, ich podiel na celkovej dopravnej intenzite, dĺžka ich zotrvania, sezónna obratovosť, nároky na parkovacie kapacity alebo ich vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia.

Príslušný orgán sa stotožňuje s pripomienkou dotknutej verejnosti týkajúcou sa nepravidelného dopravného zaťaženia vo Vysokých Tatrách a primerane sa ňou zaoberal. Kapacitné a dopravné posúdenie pre bežný, víkendový a sezónny režim a pre špičkové zaťaženie

vrátane obratovosti parkovacích miest je premietnuté do podmienky uvedenej vo výroku tohto rozhodnutia.

Príslušný orgán nepovažoval za potrebné prebrať jednotlivé požadované modelové situácie samostatne, keďže ich zohľadnenie je zabezpečené požiadavkou na komplexné kapacitné a dopravné posúdenie terminálu v rôznych prevádzkových a sezónnych režimoch vrátane špičkového zaťaženia.

Príslušný orgán sa zaoberal aj požiadavkou na informovanie vodičov o aktuálnej dopravnej situácii a možnostiach využitia záchytného parkoviska a nadväznej verejnej dopravy. Uvedenú požiadavku zohľadnil určením podmienky, ktorou sa zabezpečuje informovanosť vodičov a funkčnosť informačného systému pred uvedením stavby do užívania.

VIII. Karavany ako osobitný zdroj environmentálnych rizík

Záchytné parkovisko má obsahovať 19 miest pre karavany. Oznámenie výslovne uvádza, že parkovisko nebude slúžiť na vypúšťanie splaškových vôd, sivých vôd ani chemických WC z karavanov.

Toto konštatovanie je správne, ale musí byť právne stabilizované. Karavanové státa majú špecifické riziká: sivé vody, chemické WC, odpad, dlhšie státie, nočné používanie, zvýšené nároky na osvetlenie, hygienu a kontrolu.

Dotknutá verejnosť žiada, aby záväzné stanovisko obsahovalo podmienky:

1. zákaz vypúšťania sivých vôd,
2. zákaz vypúšťania chemických WC,
3. fyzické a informačné označenie tohto zákazu,
4. kontrolný režim,
5. režim sankcionovania alebo vylúčenia porušujúcich vozidiel,
6. zabezpečenie dostatočného odpadu,
7. jasné pravidlá, či ide o denné parkovanie alebo aj nocovanie,
8. režim nočného osvetlenia,
9. režim zimnej prevádzky karavanových miest,
10. informovanie návštevníkov o najbližších legálnych miestach na servis karavanov, ak také existujú.

IX. Vody, vsakovanie a chýbajúci hydrogeologický prieskum

Oznámenie uvádza, že dažďové vody zo strechy novej budovy budú vsakované cez vsakovací systém a že vsakovací objekt má mať 104 vsakovacích blokov, celkový objem 22,46 m³, akumuláciu 21,34 m³, vsakovaciu plochu 30,96 m², mieru vsiaknutia 0,31 l/s a čas vsiaknutia 33,33 hod. Súčasne však uvádza, že v tomto stupni dokumentácie nebol zabezpečený hydrogeologický prieskum pre presný návrh vsakovania a bude potrebné ho doplniť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Toto je presne miesto, kde musí zisťovacie konanie fungovať ako prevodový mechanizmus. Ak sa významné vplyvy na vody vylučujú aj na základe vsakovania, potom podmienkou negatívneho screeningu musí byť hydrogeologické overenie vhodnosti vsakovania.

Dotknutá verejnosť žiada, aby príslušný orgán určil ako podmienku:

1. doplnenie hydrogeologického posúdenia pred konaním o stavebnom zámere,
2. overenie priepustnosti podložia,
3. overenie hladiny podzemnej vody,
4. overenie bezpečnej vzdialenosti vsakovania od základov a sietí,
5. overenie vplyvu vsakovania na stabilitu a zamokrenie,
6. overenie bezpečnostného prepadu,
7. zákaz vsakovania znečistených vôd z dopravných plôch,
8. samostatné riešenie vôd z parkovísk,
9. kolaudačné overenie funkčnosti vsakovacieho systému.

Bez tejto podmienky by negatívny screening stál na riešení, ktorého vhodnosť ešte nebola odborne overená.

X. Dažďové vody z parkovísk nesmú byť vybavené iba odkazom na existujúcu kanalizáciu

Oznámenie uvádza, že dažďové vody zo spevnených plôch a chodníkov budú odvádzané do existujúcej dažďovej kanalizácie a že funkčnosť a kapacita existujúceho odvodňovacieho systému budú pred napojením overené, kanalizácia bude vyčistená a skontrolovaná.

To je správny smer, ale nestačí.

Pri parkoviskách, autobusovej doprave, karavanoch, zimnej údržbe a dopravných plochách treba riešiť kvalitu aj množstvo dažďových vôd. Dotknutá verejnosť žiada, aby príslušný orgán vyžadoval:

1. kapacitné posúdenie existujúcej dažďovej kanalizácie,
2. posúdenie extrémnych zrážok,
3. posúdenie topenia snehu,
4. posúdenie vôd zo zimnej údržby,
5. posúdenie rizika ropných látok,
6. určenie potreby odľučovača ropných látok,
7. určenie potreby sedimentačných prvkov,
8. režim údržby vpustov,
9. režim kontroly sorpčnej geotextílie,
10. havarijný režim pri úniku ropných látok,
11. zákaz vypúšťania znečistených vôd do podložia,
12. kolaudačné overenie odvodnenia.

V území TANAP-u a jeho ochranného pásma nestačí povedať, že kanalizácia sa vyčistí. Treba vedieť, čo unesie, kam voda smeruje, aká je jej kvalita a kto bude systém udržiavať.

XI. Sorpčná geotextília je doplnkové opatrenie, nie náhrada vodohospodárskej ochrany

Oznámenie uvádza použitie sorpčnej geotextílie v skladbe vybraných parkovacích státí alebo obslužných komunikácií ako doplnkové opatrenie na zníženie rizika prieniku ropných látok do podlažia pri drobných úkapoch alebo havarijnom úniku.

Dotknutá verejnosť žiada, aby príslušný orgán výslovne určil, že sorpčná geotextília nenahrádza:

1. odlučovač ropných látok, ak je potrebný,
2. kapacitné posúdenie dažďovej kanalizácie,
3. havarijný plán,
4. údržbu vpustov,
5. kontrolu znečistenia,
6. bezpečnostný režim pri karavanoch,
7. kontrolu zimnej údržby,
8. monitoring funkčnosti odvodnenia.

Sorpčná geotextília má význam iba vtedy, ak je jasné, kde presne sa použije, aké má parametre, ako sa bude kontrolovať, kedy sa bude meniť a kto bude niesť zodpovednosť za jej funkčnosť.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Vody, vsakovanie a odvodnenie parkovísk a karavanové státa (body VIII. – XI.)

Požiadavka na doplnenie hydrogeologického overenia vsakovania je opodstatnená a zhodne ju uplatnil aj orgán štátnej vodnej správy; je premietnutá do podmienky P10. Kapacitné a kvalitatívne overenie existujúcej dažďovej kanalizácie pred napojením je premietnuté do podmienky P11 a preventívne opatrenia proti úniku znečisťujúcich látok do podmienky P12. K požiadavke na určenie potreby odlučovača ropných látok a k stanovisku, že sorpčná geotextília nie je náhradou vodohospodárskej ochrany, navrhovateľ uvádza, že táto otázka nie je uzavretá a bude ju v ďalšom stupni prípravy riešiť. Projektant primárne odlučovače neriešil, pretože na oboch lokalitách sa zachováva existujúce odvodnenie.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán sa zaoberal požiadavkou dotknutej verejnosti týkajúcou sa prevádzky 19 miest pre karavany na záchytnom parkovisku a túto podmienku považuje za opodstatnenú. Uvedené riziká je potrebné preventívne eliminovať určením podmienok zabezpečujúcich riadne nakladanie s odpadmi a zamedzenie vypúšťania odpadových vôd a obsahu chemických WC na záchytnom parkovisku.

Požiadavky týkajúce sa sankcionovania alebo vylúčenia vozidiel pri porušení stanovených pravidiel, ako aj ďalšie požiadavky súvisiace s podrobným organizačným a prevádzkovým režimom karavanových státí, príslušný orgán vyhodnotil ako opatrenia organizačného a prevádzkového charakteru, ktoré priamo nesúvisia s posúdením významnosti vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a ich zabezpečenie je vecou prevádzkovateľa, prípadne predmetom osobitných právnych predpisov.

Príslušný orgán preto požiadavky dotknutej verejnosti zohľadnil v rozsahu, v akom sa týkali prevencie a eliminácie možných negatívnych vplyvov prevádzky karavanových státí na životné prostredie.

Príslušný orgán sa zaoberal aj požiadavkou dotknutej verejnosti týkajúcou sa nakladania so zrážkovými vodami. Požiadavku považuje za opodstatnenú v rozsahu, v akom smeruje k overeniu vhodnosti navrhovaného spôsobu nakladania so zrážkovými vodami a k zabezpečeniu ochrany pôdy, podzemných a povrchových vôd.

Požiadavky týkajúce sa hydrogeologického posúdenia, overenia priepustnosti podložia a hladiny podzemnej vody sú zohľadnené požiadavkou na vypracovanie hydrogeologického posudku v ďalšom stupni projektovej prípravy. Ochrana vôd pred možným znečistením zo zrážkových vôd z dopravných a parkovacích plôch počas výstavby a prevádzky je zabezpečená podmienkami, ktorými sa požaduje prijatie preventívnych opatrení proti úniku znečisťujúcich látok a navrhnutie spôsobu nakladania so zrážkovými vodami tak, aby bola zabezpečená ochrana pôdy a vôd.

Príslušný orgán preto považuje požiadavky dotknutej verejnosti týkajúce sa ochrany vôd, overenia vhodnosti vsakovania a riešenia zrážkových vôd z dopravných plôch za zohľadnené v určených podmienkach. Jednotlivé technické parametre a konkrétne riešenie vsakovacieho systému budú predmetom ďalšieho stupňa projektovej prípravy na základe výsledkov hydrogeologického posúdenia a požiadaviek príslušných orgánov a správcov dotknutej vodohospodárskej infraštruktúry.

Požiadavky týkajúce sa rizika znečistenia ropnými látkami, spôsobu zachytenia a odlučovania znečistenia, údržby a kontroly systému odvádzania zrážkových vôd a preventívnych opatrení proti úniku znečisťujúcich látok boli zohľadnené v určených podmienkach. Konkrétne technické riešenie systému odvádzania a čistenia zrážkových vôd, vrátane voľby jednotlivých technických prvkov, bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej prípravy.

Príslušný orgán sa zaoberal aj požiadavkou dotknutej verejnosti týkajúcou sa použitia sorpčnej geotextílie. Sorpčnú geotextíliu nepovažoval za hlavné ani samostatné riešenie ochrany pôdy a vôd pred znečistením ropnými látkami, ale za možné doplnkové technické opatrenie. Ochranu vôd pred znečistením riešil komplexne aj prostredníctvom vyššie uvedených podmienok, ktoré sa týkajú spôsobu nakladania so zrážkovými vodami, ochrany pôdy a vôd pred znečistením, posúdenia potreby odlučovania ropných látok, atď.

XII. Hluk – nestačí všeobecné konštatovanie o nízkom príspevku

Oznámenie uvádza, že nové technické zariadenia budovy, najmä tepelné čerpadlá a odvetranie, budú lokálnymi stacionárnymi zdrojmi hluku, ktorých významnosť bude potrebné overiť podľa konkrétnych akustických parametrov.

To znamená, že samotné oznámenie priznáva neúplnosť hlukového záveru. Ak významnosť bude potrebné overiť neskôr, potom negatívny screening musí obsahovať konkrétnu podmienku tohto overenia.

Dotknutá verejnosť žiada, aby bolo uložené:

1. spracovanie akustického posúdenia pred stavebným zámerom,

2. zahrnutie tepelných čerpadiel,
3. zahrnutie VZT,
4. zahrnutie nočného režimu,
5. zahrnutie autobusových pohybov,
6. zahrnutie karavanov,
7. zahrnutie parkovacích manévrov,
8. zahrnutie stavebnej fázy,
9. zahrnutie najbližších ubytovacích zariadení,
10. zahrnutie najbližších chránených vonkajších priestorov,
11. kolaudačné meranie hluku,
12. povinnosť technických opatrení pri prekročení limitov.

V horskom turistickom sídle s ubytovacími zariadeniami a verejným priestorom nie je hluk iba technický parameter. Je to faktor pohody, zdravia, rekreácie a kvality pobytu.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Hluk (bod XII.)

Požiadavka na akustické posúdenie technických zariadení budovy je opodstatnená, zhodne ju uplatnil Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Poprade a je premietnutá do podmienky P3 vrátane objektivizácie pred uvedením stavby do užívania. K požiadavke na jedno spoločné posúdenie technologických zariadení a dopravnej prevádzky navrhovateľ uvádza, že takýto postup by nezodpovedal platnej metodike. Podľa prílohy č. 2 vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. sú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku ustanovené osobitne pre hluk z dopravy a osobitne pre hluk z iných zdrojov; obidve kategórie sa posudzujú samostatne a ich určujúce veličiny nemožno spájať do jednej výslednej hodnoty porovnávanej s jedným limitom. Ochranný účel požiadavky tým nie je oslabený – stacionárne zdroje sa posudzujú proti hodnotám platným pre hluk z iných zdrojov a s uplatnením korekcií pri tónových zložkách a impulzovom charaktere. Hluk zo stavebnej činnosti je riešený obmedzením hlučných prác v pláne organizácie výstavby.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán sa dostatočne zaberá potenciálnym vplyvom na zdravie ľudí v podobe hlukového zaťaženia. Podľa § 3 písm. a) zákona o posudzovaní na účely tohto zákona vplyv na životné prostredie je akýkoľvek priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi.

Uvedenú požiadavku považuje príslušný orgán za zohľadnenú v určenej podmienke, ktorou sa požaduje spracovanie akustického posúdenia stacionárnych technologických zdrojov hluku, vrátane tepelných čerpadiel atď., posúdenie v jednotlivých referenčných časových intervaloch a následné objektívne overenie splnenia prípustných hodnôt pred uvedením stavby do užívania. V prípade prekročenia prípustných hodnôt je zároveň uložená povinnosť navrhnuť a realizovať technické opatrenia. Uvedeným sa zabezpečí eliminácia rizika prekročenia prípustných hodnôt hluku, a tým aj ochrana zdravia obyvateľstva a kvality jeho životných podmienok. Príslušný orgán sa zároveň stotožňuje s vyjadrením navrhovateľa.

XIII. Svetelné emisie v TANAP-e a jeho ochrannom pásme

Oznámenie uvádza LED osvetlenie so smerovaním svetelného toku nadol a snahu obmedziť zbytočné svetelné zaťaženie okolia.

Dotknutá verejnosť tento prístup víta. Zároveň však žiada, aby sa svetelné opatrenia stali záväznými podmienkami. V TANAP-e a jeho ochrannom pásme nemožno osvetlenie riešiť iba ako bezpečnostnú a technickú otázku.

Záväzné stanovisko má určiť:

1. smerovanie svietidiel nadol,
2. obmedzenie svetelného toku mimo spevnených plôch,
3. teplotu chromatičnosti šetrnú k nočnému prostrediu,
4. režim stmievania,
5. nočný útlmový režim,
6. obmedzenie reklamného alebo rušivého osvetlenia,
7. ochranu okrajov záchytného parkoviska smerom do krajiny,
8. zákaz svetelného presahu do lesných a prírodných častí,
9. kolaudačné overenie svetelného riešenia,
10. prevádzkový režim pri nízkej obsadenosti.

Ak sa má osvetlenie hodnotiť ako nevýznamné, musí byť jeho nevýznamnosť podmienená presnými technickými pravidlami.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Svetelné emisie (bod XIII.)

Požiadavka je opodstatnená a prekrýva sa s podmienkami Správy TANAP-u; je premietnutá do podmienky P18. Projektant potvrdil smerovanie svetelného toku nadol, obmedzenie presahu mimo spevnené plochy a vylúčenie svetelných pútačov a zariadení tvoriacich svetelný smog. Pri nočnom útlme je potrebné rozlíšiť obidve lokality. Na záchytnom parkovisku je vypnutie alebo zníženie intenzity osvetlenia po ukončení prevádzky uplatniteľné v plnom rozsahu. V priestore autobusovej stanice sa nachádza zastávka verejnej dopravy, pre ktorú platia normové požiadavky na osvetlenie z hľadiska bezpečnosti cestujúcich, takže režim osvetlenia sa tam nastaví po prerokovaní s IDS Východ, s. r. o. Toto rozlíšenie je v podmienke výslovne uvedené.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán sa požiadavkou dotknutej verejnosti týkajúcou sa obmedzenia svetelného znečistenia a ochrany nočného prostredia zaoberal. Zhodne si požiadavku uplatnil aj orgán ochrany prírody a krajiny záväzným stanoviskom pod sp. zn. OU-PP-OSZP-2026/020442-003 zo dňa 21.07.2026. Požiadavka bola zohľadnená určením podmienky upravujúcej svetlotechnické riešenie, obmedzenie svetelného presahu do prírodného prostredia atď. Podrobnejšie vyhodnotenie uvedenej pripomienky sa nachádza na str. 45 tohto záväzného stanoviska.

XIV. Ochrana prírody – rozdiel medzi autobusovou stanicou a záchytným parkoviskom

Oznámenie výslovne rozlišuje, že autobusová stanica sa nachádza na území TANAP-u s tretím stupňom ochrany, zatiaľ čo záchytné parkovisko sa nachádza v ochrannom pásme TANAP-u s druhým stupňom ochrany.

Dotknutá verejnosť žiada, aby toto rozlíšenie nebolo iba opisné, ale normatívne použité v záväznom stanovisku. Iné podmienky musia platiť pre stavebné práce v území národného parku a iné pre ochranné pásmo.

Príslušný orgán má vyžiadať stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny najmä k:

1. výrubu 9 stromov,
2. ochrane 6 zachovaných stromov,
3. náhradnej výsadbe 12 stromov,
4. druhovému zloženiu výsadby,
5. osvetleniu,
6. vodnému režimu,
7. karavanovým miestam,
8. dopravnej regulácii,
9. sezónnym obmedzeniam výstavby,
10. ochrane vtákov počas hniezdneho obdobia,
11. ochrane brehových a vodných biotopov v širšom území,
12. minimalizácii rušenia živočíchov.

XV. Dreviny a sadové úpravy – výrub 9 stromov musí byť kompenzovaný kvalitne, nie iba počtom

Oznámenie uvádza, že odstránených bude 9 stromov, zachovaných 6 stromov a vysadených 12 nových stromov. Celková plocha zelene sa má zvýšiť zo 417 m² na 608 m², teda približne o 191 m².

Dotknutá verejnosť berie na vedomie, že projekt má pozitívnu bilanciu zelene. Táto bilancia však musí byť kvalitatívna, nie iba číselná. Výrub dospelých stromov nemožno plnohodnotne nahradiť mladými výsadbami v deň kolaudácie.

Dotknutá verejnosť žiada, aby záväzné stanovisko obsahovalo:

1. povinnosť inventarizácie drevín pred výrubom,
2. ochranu koreňového priestoru zachovaných stromov,
3. zákaz skladovania materiálu v koreňovej zóne,
4. druhové zloženie výsadby primerané tatranskému prostrediu,
5. minimálne veľkostné parametre nových stromov,
6. povinnosť závlahy,
7. povinnosť starostlivosti najmenej 3 až 5 rokov,
8. povinnosť nahradiť neujaté dreviny,

9. zákaz inváznych a nevhodných druhov,
10. začlenenie výsadby do mikroklimatickej funkcie, nielen estetickej funkcie.

XVI. Záchytné parkovisko nesmie zostať bez sadových úprav

Oznámenie uvádza, že v časti záchytného parkoviska sa neuvažuje so samostatným objektom sadových úprav. To je slabé miesto dokumentácie. Záchytné parkovisko je práve tá časť projektu, kde sa stretáva veľká spevnená plocha, karavany, osvetlenie, dopravný pohyb, dažďové vody a ochranné pásmo TANAP-u. Ak má byť modernizácia environmentálne prijateľná, nemožno zeleň riešiť iba pri autobusovej stanici.

Dotknutá verejnosť žiada doplniť:

1. izolačnú zeleň záchytného parkoviska,
2. tienenie parkovacích miest stromami osadenými tzv. švédskym systémom
3. retenčné parkoviská
4. vegetačné pásy pri okrajoch,
5. ochranu smerom k okolitej krajine,
6. druhy vhodné pre tatranské podmienky,
7. funkčné prepojenie so zadržiavaním vody,
8. vegetačné opatrenia proti prehrievaniu,
9. krajinárske začlenenie parkoviska,
10. režim údržby zelene,
11. kontrolu ujatia výsadiel.

Ak záchytné parkovisko zostane iba technicky usporiadanou plochou, pozitívny dopravný cieľ projektu bude oslabený krajinným a mikroklimatickým deficitom.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Ochrana prírody, dreviny a sadové úpravy (body XIV. – XVI.)

Pripomienka o absencii stanoviska orgánu ochrany prírody bola v čase podania opodstatnená a bolo jej vyhovené. Správa Tatranského národného parku vydala stanovisko č. OOKaB/2706/03960/2026 zo dňa 15. 07. 2026; oznámenie hodnotí ako spracované dostatočne a ďalšie posudzovanie nepožaduje za predpokladu splnenia svojich podmienok. Tie sú premietnuté do podmienok P13 až P20.

Požiadavky na inventarizáciu drevín, ochranu koreňového priestoru, druhové zloženie výsadby a následnú starostlivosť sú premietnuté do podmienky P17; projektant potvrdil, že sadové úpravy je možné požiadavke na pôvodné druhy prispôbiť. Požiadavku na samostatný objekt sadových úprav, v časti záchytného parkoviska navrhovateľ akceptuje v rozsahu zlučiteľnom s dopravnoprevádzkovým riešením – parkovisko musí súčasne plniť funkciu obrátiska autobusov a manipulačných plôch. Funkcia zadržiavania vody a obmedzenia prehrievania je zároveň zabezpečená priepustným povrchom státi podľa podmienky P15.

Vyhodnotenie:

Podľa § 3 písm. q) zákona o posudzovaní je dotknutý orgán orgán verejnej správy, ktorého záväzný posudok, súhlas, stanovisko, záväzné stanovisko, rozhodnutie alebo vyjadrenie vydávané podľa osobitných predpisov podmieňujú povolenie navrhovanej činnosti, jej zmeny, alebo ktorého vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

Z hľadiska ochrany prírody boli oslovené nasledujúce dotknuté orgány Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany prírody a krajiny, ktorý vydal záväzné stanovisko sp. zn. OU-PP-OSZP-2026/020442-003 zo dňa 21.07.2026 na základe stanoviska Tatranského národného parku č. OOKaB/2706/03960/2026 zo dňa 15. 07. 2026. Dotknutý orgán si uplatnil požiadavky v rozsahu svojej pôsobnosti. Okresný úrad Prešov listom sp. zn. OU-PO-OSZP1-2026/072793-002 zo dňa 28.07.2026 uvádza, že v procese povoľovania zmeny navrhovanej činnosti sa nevyžaduje stanovisko/súhlas/rozhodnutie orgánu ochrany prírody okresného úradu v sídle kraja. V uvedenom prípade teda nie je dotknutým orgánom.

Orgán ochrany prírody zároveň zohľadnil skutočnosť, že podľa nariadenia vlády č. 188/2026 Z. z., ktorým sa vyhlasuje Tatranský národný park, jeho zóny a ochranné pásma sa predmetná lokalita autobusovej stanice nachádza vo vlastnom území Tatranského národného parku. Konkrétne sa jedná o zónu D, podzónu D1, ktorá zahŕňa zastavané územie mesta Vysoké Tatry a jeho časti a v ktorej platí druhý stupeň ochrany. Lokalita záchytného parkoviska sa nachádza v ochrannom pásme Tatranského národného parku (OP), kde platí druhý stupeň ochrany.

Požiadavky týkajúce sa výrubu drevín a náhradnej výsadby orgán ochrany prírody vyhodnotil s prihliadnutím na skutočnosť, že výrub drevín bol už samostatne posúdený v konaní vedenom Okresným úradom Poprad a povolený rozhodnutím sp. zn. OU-PP-OSZP-2026/008269-009 zo dňa 26.02.2026, ktorým orgán ochrany prírody súhlasil s výrubom 5 ks drevín na pozemku parc. KN-C č. 233/1 v k. ú. Tatranská Lomnica. K žiadosti bolo priložené Hodnotenie stavu vybraných stromov v Tatranskej Lomnici spoločnosťou Branches s.r.o., Popradská 1021/43, 059 01 Spišská Belá – Strážky. Orgán ochrany prírody v správnom konaní posúdil dôvody na výrub drevín a svoje rozhodnutie odôvodnil. V uvedenom rozhodnutí orgán ochrany prírody určil podmienky súhlasu, ktorými časovo obmedzil vykonávanie výrubu na čas vegetačného pokoja. V prípade potreby je možné vykonať výrub aj v hniezdenej sezóne, ale len po posúdení ornitológom a s platným ornitologickým posudkom. Zároveň orgán ochrany prírody a krajiny určil podmienku pri výbere rastlinného materiálu uplatniť výlučne pôvodné druhy drevín. Žiadateľovi nariadil realizovať náhradnú výsadbu v počte minimálne 12 ks drevín.

Príslušný orgán určil podmienku vo výrokovej časti tohto rozhodnutia, a to zabezpečiť ochranu koreňového priestoru zachovávaných drevín a po realizácii zabezpečiť následnú starostlivosť o výsadbu vrátane náhrady neujatých jedincov.

Požiadavka dotknutej verejnosti na doplnenie krajinárskych a vegetačných opatrení na ploche záchytného parkoviska Eurocamp bola zohľadnená uložením podmienky, podľa ktorej je v ďalšom stupni projektovej dokumentácie potrebné preveriť a v realizovateľnom rozsahu doplniť

krajinárske a vegetačné opatrenia. Uvedeným opatrením sa zabezpečuje požadované krajinárske začlenenie záchytného parkoviska, posilnenie vegetačnej bariéry smerom do okolitej krajiny a čiastočné zmiernenie negatívnych mikroklimatických účinkov rozsiahlej spevnenej plochy.

XVII. Pamiatková zóna Tatranská Lomnica

Oznámenie uvádza, že v miestnej časti Tatranská Lomnica je vyhlásená Pamiatková zóna Tatranská Lomnica a že areál autobusovej stanice sa nachádza vo vyhlásenom území pamiatkovej zóny. Upozorňuje aj na to, že v pamiatkovej zóne sú neprípustné funkcie sekundárne vyvolávajúce neprimerané nároky na dynamickú alebo statickú dopravu a nadmerne zaťažujúce pamiatky alebo prostredie pamiatkovej zóny.

Dotknutá verejnosť žiada, aby príslušný orgán nehodnotil pamiatkový aspekt iba ako vec architektúry budovy. Dopravný terminál v pamiatkovej zóne môže ovplyvniť:

1. urbanistický obraz,
2. pohľadové väzby,
3. dopravný režim,
4. charakter verejného priestoru,
5. mobiliár,
6. informačné tabule,
7. osvetlenie,
8. parkovacie systémy,
9. vizuálny smog,
10. farebnosť a materiálové riešenie.

Záväzné stanovisko má preto uložiť povinnosť rešpektovať stanovisko Krajského pamiatkového úradu a premietnuť ho do stavebného zámeru. Pamiatková zóna nie je dekoratívny údaj. Je to limit, ktorý musí byť preskúmateľne prenesený do finálneho riešenia.

XVIII. Architektúra autobusovej stanice musí byť hodnotená aj ako verejný priestor

Oznámenie opisuje novú jednopodlažnú budovu autobusovej stanice, jej väzbu na mestský park, peší koridor, železničnú stanicu, transparentnú fasádu, drevenú prevetrávanú fasádu, pultové strechy a orientačný vstup.

Dotknutá verejnosť tento prístup považuje za pozitívny. Súčasne však žiada, aby verejnopriestorová kvalita nezostala iba opisom v oznámení. Záväzné stanovisko má vyžadovať:

1. bezpečné pešie trasy,
2. bezbariérovosť,
3. ochranu chodcov pred kolíziou s autobusmi,
4. kvalitné prestrešenie čakania,
5. zrozumiteľný informačný systém,
6. prepojenie na železničnú stanicu,
7. prepojenie na mestský park,

8. cyklistické stojany,
9. servisný cyklostojan,
10. ochranu verejného priestoru pred nadmerným parkovaním,
11. primeraný mobiliár,
12. pamiatkovo vhodné materiály.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Pamiatková ochrana a verejný priestor (body XVII. – XVIII.)

Táto oblasť je vysporiadaná záväzným stanoviskom Krajského pamiatkového úradu Prešov č. Z-PUSR-049642/2026 zo dňa 23. 06. 2026 a podmienkou P2. Bezpečné a bezbariérové pešie väzby, prístrešky, informačný systém, stojany Bike & Ride a prvky elektromobility sú uložené podmienkou P7.

Pešie prepojenie je riešené úpravou chodníkov v priestore autobusovej stanice a ďalej vedie po existujúcich peších trasách mesta. Požiadavku na oddelenie od automobilovej a autobusovej dopravy preto možno v celej dĺžke trasy splniť len v rozsahu, ktorý existujúca sieť umožňuje; podmienka sa preto viaže na plochy dotknuté stavbou s povinnosťou zabezpečiť bezbariérovú nadväznosť a jednotné orientačné značenie

Vyhodnotenie:

K uvedenej pripomienke príslušný orgán uvádza, že požiadavky týkajúce sa ochrany pamiatkových hodnôt územia a rešpektovania Pamiatkovej zóny Tatranská Lomnica sú riešené záväzným stanoviskom Krajského pamiatkového úradu Prešov č. Z-PUSR-049642/2026 zo dňa 23.06.2026 tak, ako uvádza navrhovateľ. Rešpektovať vyššie uvedené stanovisko je premietnuté do podmienky tohto záväzného stanoviska.

XIX. Výstavba v turistickom centre vyžaduje osobitnú organizáciu

Autobusová stanica je v centrálnej urbanizovanej časti Tatranskej Lomnice. Výstavba môže dočasne ovplyvniť chodcov, cestujúcich, ubytovaných hostí, verejnú dopravu, železničné väzby, návštevníkov služieb a dopravný režim.

Dotknutá verejnosť žiada, aby príslušný orgán uložil povinnosť spracovať plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať:

1. harmonogram výstavby mimo najcitlivejších špičiek, ak je to možné,
2. dočasné trasovanie autobusov,
3. dočasné zastávky,
4. bezpečné dočasné pešie trasy,
5. zachovanie prístupu k železničnej stanici,
6. informovanie verejnosti,
7. obmedzenie hlučných prác na denný čas,
8. opatrenia proti prašnosti,
9. čistenie komunikácií,
10. riadenie stavebnej dopravy,
11. ochranu návštevníkov a detí,
12. koordináciu s IDS a dopravcami.

V turistickom centre nestačí „štandardná organizácia staveniska“. Verejnosť a návštevníci musia mať funkčný, bezpečný a zrozumiteľný pohyb aj počas výstavby.

XX. Odpady a asfaltové vrstvy – treba overiť uhoľný decht

Oznámenie uvádza, že pri odstraňovaní asfaltových vrstiev bude pred definitívnym zaradením odpadu overené, či bitúmenová zmes obsahuje uhoľný decht. Ak sa prítomnosť uhoľného dechtu preukáže, odpad bude zaradený ako 17 03 01 – bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht, kategória N.

Dotknutá verejnosť žiada, aby táto formulácia bola prevzatá ako záväzná podmienka, nie ponechaná iba v opisnej časti oznámenia.

Záväzné stanovisko má určiť:

1. povinné overenie asfaltových vrstiev pred odvozom,
2. zákaz zmiešavania nebezpečných a ostatných odpadov,
3. preukázanie spôsobu zhodnotenia alebo zneškodnenia,
4. evidenciu odpadov,
5. doklady ku kolaudácii,
6. ochranu pôdy a vôd pri dočasnom skladovaní,
7. prekrytie alebo zabezpečenie odpadu pred splachom,
8. čistenie komunikácií pri odvoze.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Organizácia výstavby a odpady (body XIX. – XX.)

Požiadavka na plán organizácie výstavby je opodstatnená vzhľadom na polohu autobusovej stanice v centrálnej urbanizovanej časti a na sezónnu návštevnosť; vecne ju dopĺňa aj požiadavka Správy TANAP-u na situovanie dočasných záberov výhradne na spevnené plochy, uložená podmienkou P20.

Vyhodnotenie:

Pripomienkami dotknutej verejnosti týkajúcimi sa výstavby v turistickom centre a odpadmi a asfaltovými vrstvami sa príslušný orgán zaoberal. Uložením podmienok uvedených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia považuje príslušný orgán pripomienky dotknutej verejnosti za zohľadnené.

XXI. Klimatická odolnosť – horské územie, sneh, dážď, mráz a extrémne zrážky

Oznámenie uvádza horské a predhorské klimatické pomery, významný úhrn zrážok, snehovú pokrývku, hmly, veterné pomery a padavé vetry. Tieto údaje nemajú zostať iba opisom súčasného stavu.

Dotknutá verejnosť žiada, aby projekt preukázal klimatickú odolnosť najmä vo vzťahu k:

1. intenzívnym dažďom,

2. topeniu snehu,
3. námraze,
4. bezpečnosti chodcov,
5. zimnej údržbe,
6. kapacity odvodnenia,
7. odolnosti mobiliáru,
8. odolnosti informačných systémov,
9. osvetleniu pri hmle,
10. evakuácii alebo riadení dopravy pri extrémnom počasí,
11. prehrievaní spevnených plôch v letných špičkách,
12. zachytávaní dažďových vôd.

Klimatická odolnosť nie je abstraktný pojem. V Tatranskej Lomnici znamená konkrétny technický režim pre dážď, sneh, ľad, vietor a nárazovú návštevnosť.

XXII. Informačné a dispečerské systémy ako environmentálne opatrenie

Oznámenie opisuje informačné a dispečerské systémy IDS, dynamické displeje, statické informačné prvky, zobrazovanie príchodov a odchodov autobusov, napojenie na vlakové odchody a informovanie cestujúcich.

Dotknutá verejnosť žiada, aby tieto systémy neboli hodnotené iba ako komfort cestujúcich, ale ako environmentálne opatrenie. Ich účelom je znížiť neistotu, skrátiť zbytočné jazdy, podporiť prestup, obmedziť chaotické parkovanie a motivovať návštevníka na verejnú dopravu.

Záväzné stanovisko má preto uložiť:

1. informačný systém obsadenosti parkoviska,
2. informácie o nadväznej verejnej doprave,
3. informácie ešte pred vjazdom do centra,
4. prepojenie P+R a autobusovej stanice,
5. zrozumiteľnosť pre zahraničných návštevníkov,
6. dostupnosť informácií aj mimo objektu stanice,
7. funkčnosť systému počas sezónnych špičiek,
8. povinnosť prevádzkového testu pred kolaudáciou.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Okruh pripomienok: Klimatická odolnosť a informačné systémy (body XXI. – XXII.)

Vodohospodárska časť požiadavky – intenzívne zrážky, topenie snehu, kapacita odvodnenia a zadržiavanie vody – je pokrytá podmienkami P10, P11 a P13; obmedzenie prehrievania plôch podmienkami P15 a P25. Odolnosť mobiliáru a informačných systémov, osvetlenie pri hmle a riadenie dopravy pri extrémnom počasí sú technickými a prevádzkovými parametrami zariadení, ktoré sa posudzujú podľa príslušných technických noriem pri návrhu a v prevádzkovom poriadku; ich riešenie sa tým nevylučuje, je bežnou súčasťou prípravy stavby v horskom prostredí. Informačné a dispečerské systémy navrhovateľ považuje rovnako ako Združenie za opatrenie s environmentálnym účinkom – informácia o obsadenosti a o nadväznej

doprave obmedzuje zbytočné jazdy a hľadanie parkovacieho miesta v centre. Požiadavka je uložená podmienkou P22 vrátane overenia prevádzkyschopnosti pred uvedením stavby do užívania.

Vyhodnotenie:

Príslušný orgán uvádza, že väčšina požiadaviek uvedených v pripomienkach k bodom XXI. a XXII. bola zohľadnená a premietnutá do podmienok tohto záväzného stanoviska. Ostatné požiadavky technického a prevádzkového charakteru budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy a v rámci prevádzky stavby podľa príslušných predpisov. Vyššie uvedené priomienky preto považuje za zohľadnené.

XXIII. Zisťovacie konanie nesmie odsunúť podstatné otázky do stavebného zámeru

Oznámenie na viacerých miestach uvádza, že niektoré otázky bude potrebné overiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie – napríklad hlukové parametre technických zariadení alebo hydrogeologické overenie vsakovania.

Takýto postup je prípustný iba vtedy, ak záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania presne určí, čo sa musí overiť, kedy sa to musí overiť, kto to overí a aký bude následok, ak sa predpoklad nepotvrdí. Dotknutá verejnosť preto žiada, aby príslušný orgán nevydal negatívny screening bez konkrétnych podmienok, ktoré budú prenositeľné do konania o stavebnom zámere podľa stavebného zákona.

XXIV. § 38 zákona o EIA ako prevodový mechanizmus

Podľa verejnej informácie bude následným povoľovacím konaním rozhodnutie o stavebnom zámere podľa zákona č. 25/2025 Z. z. a príslušný orgán EIA bude v povoľovacom konaní vystupovať podľa § 38 zákona o posudzovaní ako dotknutý orgán.

Dotknutá verejnosť zdôrazňuje, že § 38 zákona o posudzovaní nie je archívny odkaz na Enviroportál. Nie je evidencia. Nie je pečiatka. Je to prevodový mechanizmus medzi výsledkom zisťovacieho konania a následným povoľovaním.

Preto musí byť už zo záväzného stanoviska jasné:

1. ktoré environmentálne podmienky sú rozhodujúce,
2. ktoré majú byť prenesené do stavebného zámeru,
3. ktoré majú byť overené pred povolením,
4. ktoré majú byť overené pri kolaudácii,
5. ktoré majú byť kontrolované počas prevádzky,
6. ako sa bude hodnotiť reálny dopravno-regulačný účinok projektu.

Bez tejto prevodovej logiky by sa pozitívne prvky projektu mohli v ďalších stupňoch oslabiť, zmeniť alebo stratiť.

XXV. Návrh dotknutej verejnosti

Dotknutá verejnosť navrhuje, aby príslušný orgán neurčil, že zmena navrhovanej činnosti sa nebude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, pokiaľ nebudú doplnené a preskúmateľne vyhodnotené najmä tieto otázky:

1. dopravný model sezónnych a špičkových režimov,
2. preukázanie reálneho P+R účinku,
3. prevádzkový model autobusovej stanice a záchytného parkoviska ako jedného funkčného systému,
4. režim kyvadlovej dopravy a nadväznosti na železnicu,
5. informačný systém obsadenosti a prestupov,
6. kapacitné a kvalitatívne posúdenie dažďovej kanalizácie,
7. hydrogeologické overenie vsakovania,
8. vodohospodársky režim parkovísk, karavanov a zimnej údržby,
9. akustické posúdenie tepelných čerpadiel, VZT a dopravnej prevádzky,
10. svetlotechnické posúdenie v TANAP-e a ochrannom pásme TANAP-u, 11. záväzné podmienky ochrany drevín a náhradnej výsadby,
12. sadové a krajinárske doplnenie záchytného parkoviska,
13. pamiatkové vyhodnotenie autobusovej stanice v Pamiatkovej zóne Tatranská Lomnica,
14. plán organizácie výstavby v turistickom centre,
15. odpadový režim vrátane overenia uhoľného dechtu v asfaltových vrstvách, 16. klimatická odolnosť vo vzťahu k dažďu, snehu, námraze, vetru a extrémnym špičkám,
17. prevodová tabuľka environmentálnych opatrení podľa § 38 zákona o posudzovaní.

Subsidiárne, ak príslušný orgán dospeje k záveru, že zmena sa nebude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, dotknutá verejnosť žiada, aby záväzné stanovisko obsahovalo minimálne tieto podmienky:

- a) dopracovať dopravný model pre sezónne a špičkové režimy,
- b) preukázať funkčný P+R efekt,
- c) zabezpečiť informačný systém obsadenosti parkoviska a nadväznej verejnej dopravy,
- d) doplniť hydrogeologické posúdenie vsakovania,
- e) overiť kapacitu existujúcej dažďovej kanalizácie,
- f) určiť vodohospodársky režim pre parkoviská a karavany,
- g) zakázať vypúšťanie sivých vôd a chemických WC z karavanov,
- h) vypracovať akustické posúdenie technických zariadení budovy a dopravy,
- i) vypracovať svetlotechnické riešenie s ochranou nočného prostredia,
- j) zabezpečiť ochranu zachovaných stromov,
- k) zabezpečiť náhradnú výsadbu s minimálne 3- až 5-ročnou starostlivosťou,
- l) doplniť krajinárske opatrenia na záchytnom parkovisku,
- m) rešpektovať požiadavky orgánu ochrany prírody a krajiny,
- n) rešpektovať požiadavky Krajského pamiatkového úradu,
- o) spracovať plán organizácie výstavby,
- p) overiť asfaltové odpady z hľadiska obsahu uhoľného dechtu,
- q) spracovať prevodovú tabuľku opatrení do konania o stavebnom zámere,

r) zabezpečiť kolaudačné overenie hluku, svetla, odvodnenia, zelene, informačných systémov a P+R funkcie.

Dotknutá verejnosť uzatvára, že projekt má environmentálne pozitívny potenciál. Tento potenciál však nevznikne automaticky zo samotného názvu „integrovaný terminál“ ani zo samotnej existencie záchytného parkoviska. Vznikne iba vtedy, ak sa projekt bude právne a prevádzkovo správať ako skutočný dopravno-regulačný nástroj pre citlivé územie Vysokých Tatier. Preto dotknutá verejnosť nežiada sprísnenie podmienok napriek pozitívnemu cieľu projektu. Žiada ich práve preto, že cieľ projektu je pozitívny a v území TANAP-u musí byť tento cieľ dôsledne, odborne a právne zabezpečený.

Vyjadrenie navrhovateľa pod sp zn. 1337/2025/9087-1 zo dňa 24.07.2026:

Procesné zabezpečenie (body XXIII. – XXV.)

Požiadavka, aby rozhodnutie pri každom odloženom overení určilo, čo sa má overiť, kedy, kým a s akým následkom, je opodstatnená a bola pri formulovaní podmienok uplatnená – napríklad pri vsakovaní sa vyžaduje hydrogeologický posudok a záväzné stanovisko orgánu štátnej vodnej správy pred povolením stavby, pri hluku akustické posúdenie s povinnosťou technických opatrení a s objektivizáciou pred uvedením do užívania. K požiadavke na prevodovú tabuľku opatrení navrhovateľ uvádza, že prenos podmienok do povoľovacieho konania je zabezpečený priamo zo zákona: podľa § 38 zákona postúpenie povoľujúci orgán nesmie pri činnosti, ktorej predchádzalo konanie podľa zákona o posudzovaní, vydať povolenie bez rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní, je povinný z neho vychádzať a v odôvodnení uviesť, ako zohľadnil jeho podmienky. Osobitná podmienka opakujúca túto zákonnú povinnosť by preto nepridala nič k vymožitelnosti opatrení. K návrhu na určenie povinného posudzovania navrhovateľ uvádza, že žiadny z desiatich dotknutých orgánov posudzovanie nepožaduje a orgány príslušné pre ochranu prírody a pre vodné pomery vydali stanoviská s podmienkami. Zmena má charakter modernizácie existujúcich dopravných a spevnených plôch bez nového záberu poľnohospodárskej alebo lesnej pôdy, lokality nezasahujú do území Natura 2000 ani maloplošných chránených území a výmera spevnených plôch autobusovej stanice sa znižuje zo 4 347 m² na 3 854 m². Zo osemnástich subsidiárne navrhovaných podmienok a) až r) je sedemnášť premietnutých do podmienok rozhodnutia a osemnásta je zabezpečená priamo zákonom.

Vyhodnotenie:

Požiadavkami dotknutej verejnosti sa príslušný orgán zaoberal a boli pri formulovaní podmienok rozhodnutia zohľadnené v relevantnom rozsahu. Väčšina požadovaných opatrení a overení bola premietnutá do podmienok rozhodnutia, pričom požiadavky týkajúce sa ďalšieho stupňa projektovej prípravy, vodohospodárskeho režimu, hluku, dopravy, informačných systémov, ochrany drevín, sadových a krajinárskych úprav, osvetlenia a ďalších environmentálnych aspektov sú riešené v príslušných podmienkach rozhodnutia. Povinnosť zohľadniť podmienky rozhodnutia v následnom povoľovacom konaní vyplýva priamo z § 38 zákona o posudzovaní. Príslušný orgán preto nepovažuje za potrebné ukladať ďalšie duplicitné podmienky opakujúce povinnosti ustanovené zákonom.

Záverečné vyhodnotenie:

Príslušný orgán berie vyššie uvedené stanoviská na vedomie a pri svojom rozhodovaní sa

zaoberal relevantnými požiadavkami a pripomienkami od dotknutých orgánov a rezortného orgánu, pričom akceptoval opodstatnené požiadavky a pripomienky od Krajského pamiatkového úradu Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov, Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, sekcie geológie a prírodných zdrojov, odboru geológie a štátnej geologickej správy, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava 1, Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, Sekcie stratégie a plánovania, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, Zdravotnícka 3525/3, 058 97 Poprad, Prešovského samosprávneho kraja, Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov, Okresného úrad Poprad, Odboru starostlivosti o životné prostredie – štátnej vodnej správy, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad, Okresného úrad Poprad, Odboru starostlivosti o životné prostredie – štátnej správy ochrany prírody a krajiny, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad a ktoré sú premietnuté do podmienok tohto rozhodnutia. V doručených stanoviskách vyjadrili svoj názor neposudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní dotknuté orgány: Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov, Regionálna veterinárna a potravinová správa Poprad, Partizánska 83, 058 01 Poprad, Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny a orgán štátnej vodnej správy, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad, Okresný úrad Poprad, pozemkový a lesný odbor, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad, Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, Zdravotnícka 3525/3, 058 97 Poprad. Dotknuté orgány a rezortný orgán, ktoré neuviedli potrebu posudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní: Prešovský samosprávny kraj, oddelenie územného plánovania a ŽP, Námestie mieru 5043/2, 080 01 Prešov, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia stratégie a plánovania, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor geológie a štátnej geologickej správy, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava.

Do dňa vydania tohto záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania písomné stanovisko k predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti príslušnému orgánu nedoručili:

- Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Poprade, Huszova, 058 01 Poprad 1
- Okresný úrad Poprad, orgán štátnej správy ochrany ovzdušia a orgán štátnej správy odpadového hospodárstva, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad,
- Okresný úrad Prešov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie mieru 3, 080 01 Prešov
- Okresný úrad Poprad, odbor krízového riadenia, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad,
- Okresný úrad Poprad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad.
- Obec Nová Lesná, Jána Stilla 75/42, 059 86 Nová Lesná
- Obec Veľká Lomnica, Tatranská 23, 059 52 Veľká Lomnica

Príslušný orgán má za to, že nemajú k predloženému oznámeniu žiadne pripomienky. Podľa § 29 ods. 4 zákona o posudzovaní sa ich stanovisko považuje za súhlasné. V rámci

zist'ovacieho konania bolo doručené nevyžiadané stanovisko v zmysle § 29 ods. 6 zákona o posudzovaní, a to od Združenia domovým samospráv, Rovniakova 14, 851 02 Bratislava. Z dotknutých orgánov a rezortného orgánu, ktoré predložili svoje stanoviská k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti žiadny nežiada zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

Konzultácie k oznámeniu boli zabezpečené v zmysle § 63 ods. 1 zákona o posudzovaní počas celej doby zist'ovacieho konania na adrese príslušného orgánu v pracovných dňoch a v úradných hodinách. Konzultovať oznámenie podľa § 63 zákona o posudzovaní nikto nevyužil. Príslušný orgán v súlade s § 29 ods. 8 zákona o posudzovaní zaslal pod sp. zn. OU-PP-OSZP-2026/019754-012 zo dňa 15.07.2026 navrhovateľovi list s názvom „Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica“ – výzva na zaslanie doplňujúcich informácií, kde si od navrhovateľa vyžiadala doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek, ktoré vyplynuli z doručených stanovísk a ktoré sú nevyhnutné na rozhodnutie o tom, či sa navrhovaná činnosť má posudzovať podľa zákona o posudzovaní a zároveň oboznámil navrhovateľa so stanoviskami dotknutých orgánov a rezortného orgánu a určil lehotu 5 dní na zaslanie stanoviska. Navrhovateľ v stanovenej lehote doručil svoje stanovisko. Verejnosť bola o zmene navrhovanej činnosti informovaná cestou Mesta Vysoké Tatry, Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry v súlade s § 29 ods. 4 zákona o posudzovaní zverejnením oznámenia spôsobom v mieste obvyklým najmenej po dobu 21 dní na úradnej tabuli obce a na webovom sídle mesta. Oznámenie bolo zverejnené na úradnej tabuli a webovom sídle Mesta Vysoké Tatry, Starý Smokovec 18001, 062 01 Vysoké Tatry. Ostatná verejnosť okrem vyššie uvedenej nevyužila konzultácie podľa § 63 zákona o posudzovaní a nepredložila žiadne písomné stanovisko k zverejnenému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti.

Záver:

Účelom zákona o posudzovaní nie je povolenie zmeny navrhovanej činnosti, resp. súhlas s jej uskutočnením, ale je zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaných činností na životné prostredie; objasniť a porovnať výhody a nevýhody navrhovanej činnosti; určiť opatrenia, ktoré zabránia znečisťovaniu životného prostredia, zmiernia znečisťovanie životného prostredia alebo zabránia poškodzovaniu životného prostredia a získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor pre posúdenie navrhovaného umiestnenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

Skutočnosť, či zmena navrhovanej činnosti bude predmetom zist'ovacieho konania, resp. povinného hodnotenia sa odvíja aj od vyhodnotenia a určenia, či činnosť môže mať „významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie“.

Pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní primerane použil kritéria pre zist'ovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní ktorá je transpozíciou prílohy č. III Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Príslušný orgán použil kritériá pre zist'ovacie konanie podľa § 29 zákona o posudzovaní vplyvov, uvedené v prílohe č. 10, kde prihliadal najmä na, kde prihliadal najmä:

- na povahu a rozsah navrhovanej činnosti,
- na miesto vykonávania navrhovanej činnosti,

- na význam očakávaných vplyvov na životné prostredie,
- na stanoviská podľa § 29 ods. 4 zákona.

Podľa ustanovenia § 3 písm. l) zákona o posudzovaní: Príslušný orgán je orgán štátnej správy, ktorý plní povinnosti na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie a má dostatočné odborné znalosti na preskúmanie správy o hodnotení činnosti alebo, ak je to potrebné, k nim má prístup, je ním Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, okresný úrad v sídle kraja a okresný úrad, ak nie je v zákone uvedené inak.

Podľa ustanovenia § 3 písm. q) zákona o posudzovaní: Dotknutý orgán je orgán verejnej správy, ktorého záväzný posudok, súhlas, stanovisko, rozhodnutie alebo vyjadrenie vydávané podľa osobitných predpisov podmieňujú povolenie navrhovanej činnosti, jej zmeny, alebo ktorého vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

Zo strany dotknutých orgánov, rezortných orgánov a dotknutej obce k predloženému oznámeniu neboli doručené stanoviská, z ktorých by vyplynula potreba na ďalšie posudzovanie podľa zákona o posudzovaní. Avšak zo stanovísk dotknutých orgánov a rezortného orgánu doručených k oznámeniu, vyplynuli konkrétne upozornenia, požiadavky, pripomienky a podmienky, uvedené v odôvodňujúcej časti tohto rozhodnutia, ktoré je potrebné zohľadniť v procese povoľovania podľa osobitných predpisov.

Možné riziká a negatívne vplyvy, ktoré súvisia s uplatňovaním navrhovanej činnosti budú eliminované opatreniami uvedenými vo forme podmienok vo výrokovej časti tohto záväzného stanoviska. Konkrétnejšia analýza rizík navrhovanej činnosti z hľadiska životného prostredia ako aj realizácia opatrení, budú predmetom povoľovacích konaní už pri konkrétnych činnostiach, ktoré vyplývajú z povahy, resp. súvisia s navrhovanou činnosťou.

Pri povoľovaní navrhovanej činnosti, v čase pred vydaním povolenia, vyjadrujú svoj záujem na konaní rôzne orgány verejnej správy a to z hľadiska im zverenej právomoci kompetencií. Záujem vyjadrujú prostredníctvom svojich stanovísk, vyjadrení, súhlasov, stanovísk alebo rozhodnutí, ktoré vydávajú najmä na požiadavku realizátora stavby (stavebníka), ako podklady pre vydanie konečného povolenia. Kompetencie na vydávanie odborných podkladov pre rozhodnutie obsahujú osobitné právne predpisy. Môže ísť o vyjadrenia z pohľadu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, požiarnej ochrany, hygieny, ochrany prírody, ochrany ovzdušia a podobne. Nielen obsah samotného oznámenia, ale aj opatrenia určené v tomto záväznom stanovisku naplňajú požiadavky a potreby zákonného, ekologického a inovatívneho prístupu navrhovateľa pri realizácii a prevádzke navrhovanej činnosti a sú garanciou splnenia príslušným zákonom určených požiadaviek.

Príslušný orgán upozorňuje, že pri vydaní tohto záväzného stanoviska je navrhovateľ viazaný platnými právnymi predpismi Slovenskej republiky a z nich vyplývajúcich požiadaviek aj na navrhovanú činnosť, čo jednoznačne aplikoval pri formulovaní opatrení uvedených v tomto záväznom stanovisku, a to predovšetkým na základe pripomienok a požiadaviek dotknutých orgánov a rezortného orgánu.

Nie je predpoklad, že by sa v rámci povinného hodnotenia podľa zákona EIA, získali akékoľvek nové skutočnosti o vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie oproti tým, ktoré sú popísané v predloženom oznámení.

V rámci zisťovacieho konania správny orgán nezistil zásadné skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia, alebo

ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona EIA. Krajina a prírodné hodnoty jednotlivých zložiek životného prostredia ostanú zachované. Príslušný orgán konštatuje, že v rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti nebude dochádzať k významným negatívnym vplyvom na životné prostredie a obyvateľstvo.

Príslušný orgán na základe preskúmania a zhodnotenia predloženej zmeny navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk konštatuje, že pri dodržaní všeobecne platných záväzných predpisov, vhodných technických a bezpečnostných opatrení nebude zmena navrhovanej činnosti predstavovať taký zásah do životného prostredia, ktorý by v značnej miere mohol ohroziť životné prostredie a zdravie obyvateľov, a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia. Zmenu navrhovanej činnosti je tak možné za predpokladu plného rešpektovania všetkých zákonom stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii.

Upozornenie:

Podľa § 29 ods. 14 zákona o posudzovaní vplyvov dotknutá obec, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať o záväznom stanovisku zo zisťovacieho konania bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Podľa § 38 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov rozhodnutie povoľujúceho orgánu musí obsahovať podmienky, ktoré určil príslušný orgán v rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní, v záväznom stanovisku zo zisťovacieho konania alebo v záverečnom stanovisku, alebo spôsob, akým sa s uvedenými podmienkami navrhovateľ v rámci prípravy dokumentácie vysporiadal.

Poučenie:

Podľa § 30 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov proti záväznému stanovisku zo zisťovacieho konania môže podať odvolanie navrhovateľ, dotknutá verejnosť a dotknutá obec, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť alebo jej zmena realizovať.

Proti tomuto záväznému stanovisku zo zisťovacieho konania môže podľa § 30 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov podať rozklad navrhovateľ a dotknutá obec, na ktorej území sa má zmena navrhovanej činnosti realizovať, v lehote 15 dní odo dňa doručenia záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania, dotknutá verejnosť môže podať rozklad v lehote 15 dní odo dňa zverejnenia záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania v centrálnom informačnom systéme. Uplynutím lehoty na podanie rozkladu nadobúda toto záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania právoplatnosť.

Podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní vplyvov ak v záväznom stanovisku zo zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena nebude posudzovať podľa zákona, záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania po nadobudnutí právoplatnosti oprávňuje navrhovateľa podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa osobitných predpisov.

Podľa § 29 ods. 20 zákona o posudzovaní vplyvov sa môže dotknutá verejnosť uvedená v § 3 písm. t) zákona žalobou podľa § 178 ods. 3 zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení

neskorších predpisov domáhať zrušenia záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania vydaného podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní vplyvov, ktorým sa určilo, že sa zmena navrhovanej činnosti nebude posudzovať podľa zákona, a napadnúť jeho vecnú alebo procesnú zákonnosť.

Záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania má podľa § 29 ods. 19 zákona o posudzovaní vplyvov platnosť tri roky, ak príslušný orgán v záväznom stanovisku neurčil inak.

Na návrh navrhovateľa môže príslušný orgán predĺžiť platnosť záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania o dva roky, a to aj opakovane, pričom celkový čas platnosti záväzného stanoviska zo zisťovacieho konania nesmie prekročiť sedem rokov. Záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania nestráca platnosť ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitých predpisov.

Ing. Jana Závatzká
vedúca odboru

Doručuje sa:

Navrhovateľ:

Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec 1, Vysoké Tatry, Poprad

Dotknutá obec:

Mesto Vysoké Tatry, Starý Smokovec 1, Vysoké Tatry, Poprad

Obec Nová Lesná, Jána Stilla 75/42, 059 86 Nová Lesná

Obec Veľká Lomnica, Tatranská 23, 059 52 Veľká Lomnica

Na vedomie:

Rezortný orgán:

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, rezortný orgán, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava – Staré Mesto

Dotknutý orgán:

Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, (OPaK, OH, OO, ŠVS) Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad

Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie – OPaK; odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie mieru 6786/3, Prešov

Okresný úrad Poprad, odbor krízového riadenia, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad

Okresný úrad Poprad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad

Okresný úrad Poprad, pozemkový a lesný odbor, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, Zdravotnícka 3525, Poprad

Regionálna veterinárna a potravinová správa Poprad, Partizánska 83, 058 01 Poprad 1

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Poprade, Huszova, 058 01 Poprad 1

Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Poprade, Alžbetina 714/5, Poprad

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej geologickej správy, Námestie
Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru, Prešov
Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 2988/115, Prešov
Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, Bratislava-Ružinov, Bratislava II

Dotknutá verejnosť:

Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, 851 02 Bratislava (doručuje sa prostredníctvom
centrálneho informačného systému).

Doložka o autorizácii

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

Údaje elektronického dokumentu

Názov:	["Horský dopravný integrovaný terminál Tatranská Lomnica" - záväzné stanovisko zo zisťovacieho konania]
Identifikátor:	OU-PP-OSZP-2026/019754-0054554/2026

Autorizácia elektronického dokumentu

Dokument autorizoval:	Jana Zavatzká
Oprávnenie:	1182 , podľa § 9 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z.
Zastúpená osoba:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	19.08.2026 10:44:22 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	19.08.2026 10:45:47 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje:	OU-PP-OSZP-2026/019754-0054554/2026

Autorizácia elektronického dokumentu

Dokument autorizoval:	Jana Zavatzká
Oprávnenie:	1182 , podľa § 9 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z.
Zastúpená osoba:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	19.08.2026 10:45:29 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	19.08.2026 10:45:48 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje:	OU-PP-OSZP-2026/019754-0054554/2026-P001

Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii

Doložku vyhotovil: Mgr. Kristína Kilárová

Funkcia alebo pracovné
zaraďenie: samostatný radca

Označenie orgánu verejnej moci: Okresný úrad Poprad
IČO: 00151866

Dátum vytvorenia doložky: 19.08.2026

Podpis a pečiatka: