

Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Úvod

Navrhovateľ, Obec Horné Smie, Družstevná 430/1, 914 42 Horné Smie, predkladá podľa § 18 ods. 12, a následne § 30 až 39 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Zákon“) správu o hodnotení pre navrhovanú činnosť „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie / Brumov – Bylnice“ (ďalej len „Správa o hodnotení“).

Dotknuté územie sa nachádza v katastri obce Horné Smie, v údolí rieky Vlára. Údolie pokračuje k štátnej hranici s ČR k mestu Brumov - Bylnice. Takto vyčlenené územie začína pri homom konci obce, ďalej pokračuje smerom k hranici s ČR. Dotknuté územie sa nachádza po pravej strane rieky Vlára a v toku rieky Vlára, v miestach brodov zasahuje aj na ľavý breh.

Účelom navrhovanej činnosti je výstavba a rekonštrukcia cesty (trasa „A-E“) pozdĺž pravého brehu rieky Vlára s celkovou dĺžkou – 3 748,53 m, vybudovanie brodov cez koryto rieky Vlára a oprava pravého brehu koryta rieky Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,700.

Navrhovanú činnosť „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie / Brumov – Bylnice“ Obec Horné Smie realizuje v rámci Operačného programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007 – 2013:

- Prioritná os: 2. Rozvoj dostupnosti cezhraničného územia a životného prostredia
- Oblasť podpory: 2.1 Rozvoj dopravnej infraštruktúry a dostupnosti pohraničia
- Kód pre oblasť prioritnej témy: 23 Regionálne/miestne cesty

Hlavným cieľom projektu je zlepšiť dopravnú obslužnosť pohraničia prostredníctvom dobudovania dopravnej infraštruktúry v priamej pohraničnej oblasti Horné Smie/Brumov - Bylnice. Zámerom je vybudovať alternatívny ťah k štátnej ceste č. 57 a to realizáciou výstavby a rekonštrukcie miestnej komunikácie a 3 brodov cez rieku Vlára, ktoré zlepšia dopravnú obslužnosť priameho pohraničného územia Horné Smie / Brumov - Bylnice a umožnia prístup k bodom územia nevyhnutným z hľadiska jeho ochrany (vodný zdroj, urbariálne územie - lesný porast, oblasti podliehajúce ochrane NATURA) ako i jeho lepšieho využívania pre skvalitnenie života občanov pohraničia a rozvoj cezhraničného turizmu (z dostupnosťou atraktívnych oblastí, ktoré sú využívané občanmi oboch strán hranice Atraktívnych miest špecifikovaných v projekte " Atraktívne miesta pohraničia Horné Smie/ Brumov – Bylnice ", minerálnemu prameňu, lyžiarskemu stredisku a pamätníku Železnici). Cestu uzatvára rekonštrukcia a dobudovanie dopravnej infraštruktúry pri štátnej hranici zo strany Brumov - Bylnice.

Hlavný cieľ projektu je v súlade s víziou oblasti podpory 2.1 Rozvoj dopravnej infraštruktúry a dostupnosti pohraničia. Je globálnym cieľom projektu, ktorý vychádza, korešponduje a nadväzuje na ciele stanovené pre príslušné opatrenie a to v bode:

- dobudovanie obslužných dopravných komunikácií v záujme zvýšenia atraktivity územia pre rozvoj turizmu, obslužnosti a bezpečnosti obyvateľov žijúcich v prihraničnom regióne a zabezpečenia lepšieho cezhraničného prepojenia jednotlivých skupín obyvateľstva na oboch stranách hranice.
- dobudovanie dopravnej infraštruktúry zabezpečujúcej napojenie jednotlivých území prihraničného územia na vyššie dopravné systémy

Cieľ projektu korešponduje zároveň s cieľmi prioritnej osi II. Rozvoj dostupnosti cezhraničného územia a životného prostredia, ktoré zdefinoval Operačný program cezhraničnej spolupráce SK - CZ 2007 - 13 a to v bodoch:

- zvýšenie dostupnosti cezhraničného územia
- zachovanie regionálnych a lokálnych špecifik a rázu krajiny cezhraničného regiónu

- vytváranie podmienok pre regeneráciu a zachovanie kvalitného životného prostredia

Projekt je v súlade so schváleným Územným plánom mesta Brumov - Bylnice, ktorý bol schválený dňa 16.9.1999 pod č. j. 1/8/99/53 v znení jeho schválených zmien č. 1-8, 11-14 a 16, pričom UP je v súlade so Zásadami územného rozvoja Zlínskeho kraja, Plánom rozvoja vodovodu a kanalizácií Zlínskeho kraja a Generelom dopravy Zlínskeho kraja. (bližšie info o jednotlivých dokumentoch na www.kr-zlinsky.cz).

Podľa § 18 ods. (12) zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení :

- navrhovateľ zamýšľajúci v území chránenom podľa osobitných predpisov vykonávať činnosť, ktorá nie je uvedená v prílohe č. 8, je povinný požiadať štátny orgán ochrany prírody a krajiny o odborné stanovisko, či sa táto činnosť považuje za zásah do územia, ktorý môže spôsobiť podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre a vo funkcii ekosystémov. Ak štátny orgán ochrany prírody a krajiny vydá odborné stanovisko, že sa táto činnosť považuje za zásah do územia, ktorý môže spôsobiť podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre a vo funkcii ekosystémov, tak táto činnosť podlieha posudzovaniu vplyvov podľa § 30 až 39.

Obec Horné Smie ako navrhovateľ požiadala o vyjadrenie podľa § 18 ods. 12 zákona 24/2006 Z.z..

K navrhovanej činnosti sa vyjadrili:

Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO Biele Karpaty, č.j. CHKO BK/55/10, zo dňa 22.1.2010 vo vyjadrení konštatovala, že navrhovaná stavba prebieha v značnej časti svojej trasy priamo územím európskeho významu Rieka Vlára (SKUEV 0148), z toho dôvodu je v zmysle § 38 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nutné posúdiť vplyv stavby na toto chránené územie.

Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne v odbornom stanovisku č. KUŽP/2010/00424-005 z 24.2.2010 rozhodol podľa § 28 ods. 2 zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, že plánovaná stavba „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie/Brumov – Bylnice“, stavebníka Obce Horné Smie je zásahom , ktorý môže spôsobiť podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre alebo zmeny funkcií biologického ekosystému a podľa § 18 ods. 12 zák. č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení, navrhovaná činnosť je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 30 až 39 tohto zákona.

Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne listom č.j. OUZP/2010/00396-004 zo 4.3.2010 oznámil navrhovateľovi, že nakoľko navrhovaná činnosť podlieha povinnému hodnoteniu podľa zákona, a ide o projekt cezhraničnej spolupráce, požiadal MŽP SR o vyjadrenie, ktorý správny orgán bude príslušný na vykonanie posudzovania navrhovanej činnosti.

MŽP SR po preštudovaní podkladov zvolalo všetky zainteresované subjekty dňa 11. 5. 2010 na určenie rozsahu hodnotenia, kde určilo podľa § 30 zákona nasledovný rozsah hodnotenia, ktorý bol doručený navrhovateľovi a zainteresovaným subjektom listom z 12.5.2010 (č.j.: 5619/10-3.4/ml):

Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti sa určuje okrem nulového variantu i variant podľa dokumentácie pre povoloňacie konanie s tým, že v úseku od lávky po stavebný objekt SO2 bude viesť variant podľa požiadaviek ŠOP CHKO Biele Karpaty.

Špecifické požiadavky:

1. Zhodnotiť vplyvy výstavby a prevádzky navrhovaného technického riešenia pri objektoch SO1 (trasa), SO2 (brody) a SO3 (odtáženie ľavého brehu, oprava pravého brehu rieky Vlára) na faunu a biotopy dohnutého územia,
2. Zmapovať biotopy, zhodnotiť stav biotopov európskeho a národného významu, zhodnotiť reálny zásah do týchto biotopov, zhodnotiť ďalšie predpokladané vplyvy na tieto biotopy počas výstavby a prevádzky,
3. Zhodnotiť stav chránených druhov živočíchov dotknutého územia, osobitne obojživelníkov a rýb, s následným hodnotením vplyvov navrhovanej činnosti na ich populáciu a biotopy,
4. Navrhnuť zásady monitoringu počas výstavby a prevádzky,

5. Na verejné prerokovanie pripraviť vhodnú vizuálnu prezentáciu navrhovanej činnosti,
6. Podrobnejšie rozpracovať opatrenia na minimalizáciu identifikovaných vplyvov.

Stanovené špecifické požiadavky (body č. 1, 2, 3, 4, 6) sú rešpektované v Správe o hodnotení a ich riešenie je zapracované v príslušných kapitolách. Bod č. 5 bude splnený na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti.

Základné údaje o navrhovateľovi

Názov

Obec Horné Smie

Identifikačné číslo

00311588

Sídlo

Družstevná 430/1, 914 42 Horné Smie

Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Jozef Kristín, starosta obce
Obec Horné Smie, Družstevná 430/1, 914 42 Horné Smie
Tel: 032 / 658 82 03,82 81
Fax: 032 / 658 82 81
Email: urad@hornesmie.sk
Web: www.hornesmie.sk

Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

Jozef Húserka
Obec Horné Smie, Družstevná 430/1, 914 42 Horné Smie
Tel: 032 / 658 82 03,82 81
Fax: 032 / 658 82 81
Email: urad@hornesmie.sk
Web: www.hornesmie.sk

Ing. Breznický
H.E.E. CONSULT s.r.o, Dolný Šianec 18/B
911 00 Trenčín
Tel: 032/6509862
Fax: 032/6509861
Email: hee@heeconsult.sk

Základné údaje o navrhovanej činnosti

Názov

Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie / Brumov – Bylnice

Účel

Účelom navrhovanej činnosti je výstavba a rekonštrukcia cesty (trasa „A-E“) pozdĺž pravého brehu rieky Vlára s celkovou dĺžkou – 3 748,53 m, vybudovanie brodov cez koryto rieky Vlára a oprava pravého brehu koryta rieky Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,700.

Umiestnenie

Dotknuté územie sa nachádza v Trenčianskom kraji, okrese Trenčín, v katastrálnom území obce Horné Srnie, v údolí rieky Vlára na pozemkoch parcelné čísla: 2130, 2529, 2535, 2537, 2540, 2541, 2542, 2578, 2584, 2585, 2590, 2593, 5201, 5202, 5203 a 5204. Údolie pokračuje k štátnej hranici s ČR k mestu Brumov - Bylnice. Dotknuté územie začína pri hornom konci obce a pokračuje smerom k hranici s ČR, nachádza sa pravej strane toku rieky Vlára.

Dotknuté pozemky sú v zmysle prebiehajúcich pozemkových úprav vedené ako ostatná plocha.

Dôvod umiestnenia v danej lokalite

Navrhovaná činnosť rieši výstavbu a rekonštrukciu cesty (trasa „A-E“) pozdĺž pravého brehu rieky Vlára s celkovou dĺžkou – 3 748,53 m, vybudovanie brodov cez koryto rieky Vlára a opravu pravého brehu koryta rieky Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,700.

Obec Horné Srnie sa nachádza v severozápadnej časti Slovenskej republiky, správne patrí do Trenčianskeho kraja, okresu Trenčín, ktorý susedí so žilinským a trnavským krajom. Obec má priame a blízke spojenie s mestom Trenčín a Dubnica nad Váhom. Nachádza sa na v blízkosti diaľnice Bratislava – Žilina, v údolí rieky Vlára.

V obci je vybudovaný lyžiarsky vleč slúžiaci nielen obyvateľom obce a okolia ale aj návštevníkom zo susedného mesta – Brumov - Bylnice z Českej republiky.

V blízkosti riešenej lokality sa nachádza prírodný vodný prameň - Kyselka, ktorý je svojou kvalitou známy a navštevovaný širokou verejnosťou a pamätník Železnici.

V súčasnosti prístup k lyžiarskemu vleku a k prírodnému prameňu je značne obmedzený, v zimnom období takmer neprístupný. Dopravne sú obe lokality prístupné len po neupravenej a nespevnenej komunikácii.

V súčasnosti nie sú trasy ciest plne funkčné, nakoľko sa tu prejavuje priečna a pozdĺžna deformácia krytu vozoviek, ktorá nemá možnosť priečného odtoku. Nie sú vybudované odvodňovacie priekopy, ako priečne odvodnenie slúžia vyjazdené koľaje, výtlky, prípadne zvýšené krajnice. Podkladné vrstvy sú nedostatočnej nosnosti vytvorené návozmi stavebnej suty. Časť nespevnenej vozovky prechádza podmočenou lokalitou – trasa C. Ďalšou charakteristickou črtou ciest je šírkové usporiadanie cesty, ktorá je široká od 2,20 až 2,50m, čo je v rozpore s STN 736310 – projektovanie miestnych komunikácií.

Na rieke Vlára sa v dotknutom úseku nachádzajú tri brody, ktoré využívajú najmä lesníci pri zväžaní dreva a poľnohospodári pri zväžaní sena. Brody nie sú upravené a v teréne vymedzené, preto pri ich využívaní dochádza k poškodzovaniu brehových porastov a brehov rieky v miestach vstupov do brodov a k rozširovaniu brodov. Automobily jazdiace po ceste v prípade podmáčania komunikácie obchádzajú podmočené a rozbahnené úseky a prechádzajú po poľnohospodárskych pozemkoch, alebo si hľadajú trasu v časti brehových porastov, ktoré týmto poškodzujú. Výmole a rozjazdené koľaje na ceste predstavujú riziko poškodenia automobilov a tým aj riziko úniku ropných látok a kontaminácia pôdy a vody v toku.

Dôvodom realizácie navrhovanej činnosti je sprístupnenie lyžiarskeho vleku a vodného prameňa Kyselka, a pamätníka železnice, ochrana poľnohospodárskej pôdy, brehových porastov, zníženie rizika havárií a v rámci cezhraničného projektu zvýšenie dostupnosti cezhraničného územia, zlepšenie stability pravého svahu (brehu) koryta toku Vlára v súbehu s novonavrhovanou výstavbou cesty popri trati ŽSR (žkm cca 11,0) a vytváranie podmienok pre regeneráciu a zachovanie kvalitného životného prostredia.

Umiestnenie komunikácie a navrhnutá kategória vozovky je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite ako aj s územným plánom obce Horné Srnie. Taktiež je v súlade s projektom pozemkových úprav v uvedenej obci.

Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby:	11/2010
Termín ukončenia výstavby:	12/2011
Termín začatia činnosti:	09/2011
Termín ukončenia činnosti:	nie je určený

Stručný popis technického a technologického riešenia

Pre účely posudzovania činnosti podľa Zákona je ďalej v texte popísaný nulový variant a jedno variantné riešenia. Ako podklad pre technický popis stavby bola použitá projektová dokumentácia: Dobudovanie

dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov – Bylnice, vypracovaná - Jozefom Kvaššayom, Ing. Sandanusom, Ing. Breznickým - PROJART spol. s r.o., Slovenských partizánov 1130/50, 017 01 Považská Bystrica.

Členenie stavby na stavebné objekty

- SO 01 - výstavba a rekonštrukcia cesty – trasa „A-E“
- SO 02 - brody cez koryto rieky Vlára
- SO 03 - oprava pravého brehu koryta rieky Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,700

Rozdelenie cesty

Výstavba a rekonštrukcia cesty je rozdelená na päť trás.

- dĺžka trasy „A“ 1919,61 m	
- plocha trasy „A“	6 500,00 m ²
- dĺžka trasy „B“ 614,95 m	
- plocha trasy „B“	2 353,00 m ²
- dĺžka trasy „C“ 954,48 m	
- plocha trasy „C“	3 614,00 m ²
- dĺžka trasy „D“ 121,72 m	
- plocha trasy „D“	353,00 m ²
- dĺžka trasy „E“ 137,77 m	
- plocha trasy „E“	380,00 m ²
Celková dĺžka komunikácie	3 748,53 m
Celková plocha komunikácie	13 200,00 m ²

Navrhnutá kategória vozovky je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite ako aj s územným plánom obce Horné Srnie. Taktiež je v súlade s projektom pozemkových úprav v uvedenej obci.

Miestna komunikácia trasa „A – E“ sa v zásade navrhuje kategórie MOK 4,0/30, vo všetkých trasách, so šírkou koruny cesty 4,0 m a so šírkou jazdného pruhu 3,0 m a krajnicami po 0,50 m. Komunikácia je rozdelená na päť trás s asfaltovým krytom. Pri trasovaní miestnych komunikácií sa vychádzalo z navrhovanej rýchlosti 30 km/h. Smerové vedenie komunikácií vychádza v prvom rade z ich pôvodného smerového vedenia, rozdelenia pozemkov podľa pozemkových úprav a zabezpečenia prístupu na okolité pozemky. Z dôvodov úspory pozemkov a dĺžky jednotlivých trás sú navrhnuté výhybne. Možnosť otáčania a vyhýbanie vozidiel je možné taktiež v križovaniach s poľnými cestami. Výškové vedenie poľných ciest je prispôbené konfigurácii územia, ktorý je rovinatého charakteru. Pri návrhu cestnej siete sa vychádzalo z jestvujúceho stavu. Pri smerovom navrhovaní komunikácií sa kládol dôraz na rozhľadové pomery, uhly križenia (bezpečnosť dopravy) zodpovedajú STN 736110. Návrhová rýchlosť 30 km/h neznamená, že vozidlá v prípade ideálnych podmienok (sucho, slnečno) nemôžu jazdiť rýchlejšie. Vybúraný materiál z existujúcej cesty sa navrhuje ako zásyp úpravy rieky Vlára, prípadne vhodný materiál použiť do násypov vozovky.

Smerové osadenie – trasa „A – E“

Trasa „A“ je navrhnutá kategórie MOK 4,0/30, so šírkou koruny cesty 3,00 m a obojstrannými krajnicami po 0,50 m. Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny VI. V oblúkoch je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. Rozšírenie je zakotované v konkrétnych oblúkoch. Šírka koruny vozovky v mieste výhybni je 5,00 m s krajnicami šírky 0,50 m po oboch stranách vozovky. Pri návrhu komunikácie projektant vychádzal z ~~navrhovanej rýchlosti 30 km/h. Pri smerovom osadení osí MK projektant rešpektoval ich pôvodné smerové vedenie a projekt pozemkových úprav, ktorý bol zrealizovaný v roku 2009. Z dôvodov úspory pozemkov a dĺžky trasy je navrhnutých v trase „A“ 6 výhybni. Výhybňa je dlhá vrátane vjazdu a výjazdu 24,0 m. Vjazd do~~

výhybni a výjazd z nich má nábehové klíny v dĺžke 6,00 m. Hrana výhybne s výjazdom a vjazdom budú zaoblené zakružovacím oblúkom $R=6$ a 10 m.

Ako výhybne budú slúžiť aj križovania s inými poľnými cestami, nadväzujúce na projektovanú vozovku prípadne výjazdmi na pozemky a to v staničení 0,883 00, 1,900 00, 1,652 00, 1,903 00. Dĺžka trasy „A“ je 1919,61 m. V staničení 0,0,911 00 a 1,660 00 sú navrhnuté odbočenia na trasy „D a E“ k brodom cez rieku Vlára. V trase je navrhnutých 8 ľavotočivých kružnicových oblúkov o polomeroch $R = 300, 200, 100, 50, 100, 50, 60, 70$ m a 10 pravotočivých kružnicových oblúkov o $R = 200, 500, 200, 500, 300, 200, 80, 100, 50, 50, 30$ m. V staničení 0,977 00 je navrhnuté rekonštrukcia priepustu z dôvodu jeho nefunkčnosti. Je navrhnutý nový rúrový priepust DN 1000 v dĺžke 12,00 m + čelá na vtoku a výtoku. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm. Na konci trasy „A“ taktiež dôjde k rekonštrukcii rúrového priepustu. Je navrhnutý taktiež rúrový priepust DN 1000 v dĺžke 7,00 m + čelá. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm. V staničení 1,100 00 v križovaní s poľnou cestou je navrhnutý priepust DN 400 v dl. 12,00m + čelá na vtoku a výtoku. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm. Dĺžka dotyčnic, dĺžka oblúkov, vzopätie a ostatné podrobnosti jednotlivých smerových oblúkov sú vyznačené pri jednotlivých vrcholových bodoch.

Trasa „B“ je pokračovaním trasy „A“ od zrekonštruovaného priepustu. Je navrhnutá kategórie MOK 4,0/30, so šírkou koruny cesty 3,00 m a obojstrannými krajnicami po 0,50 m. Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny VI. V oblúkoch je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. Rozšírenie je zakótované v konkrétnych oblúkoch. Šírka koruny vozovky v mieste výhybni je 5,00 m s krajnicami šírky 0,50 m po oboch stranách vozovky. Pri návrhu komunikácie projektant vychádzal z návrhovej rýchlosti 30 km/h. Pri smerovom osadení osi MK projektant rešpektoval ich pôvodné smerové vedenie a projekt pozemkových úprav, ktorý bol zrealizovaný v roku 2009. Z dôvodov úspory pozemkov a dĺžky trasy sú navrhnutá v trase „B“ 2 výhybne. Výhybňa je dlhá 24 m. Vjazd do výhybni a výjazd z nich má nábehové klíny v dĺžke 6,00 m. Hrana výhybne s výjazdom a vjazdom budú zaoblené zakružovacím oblúkom $R=6$ a 10 m.

Ako výhybne budú slúžiť aj križovania s inými cestami, prípadne výjazdmi na pozemky a to v staničení 0,250 00, 0,365 00, 0,380 00, 0,600 00. Dĺžka trasy „B“ je 614,954 m. V trase je navrhnutých 6 ľavotočivých kružnicových oblúkov o polomeroch $R = 50, 50, 50, 50, 150, 500$ m a 6 pravotočivých kružnicových oblúkov o $R = 200, 30, 200, 100, 20, 100$ m. V staničení 0,250 00 v križovaní s poľnou cestou je navrhnutý priepust DN 400 v dl. 20,00m + čelá na vtoku a výtoku. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm. Na konci úpravy poľnej cesty je navrhnuté priečne odvodnenie v kryté splachových vôd v kryté vozovky. Trasa je ukončená pri železničnom priecestí. Dĺžka dotyčnic, dĺžka oblúkov, vzopätie a ostatné podrobnosti jednotlivých smerových oblúkov sú vyznačené pri jednotlivých vrcholových bodoch.

Začiatok trasy „C“ sa navrhuje za železničným priecestím a je pokračovaním trasy „B“. Trasa je navrhnutá kategórie MOK 4,0/30, so šírkou koruny cesty 3,00 m a obojstrannými krajnicami po 0,50 m. Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny VI. V oblúkoch je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. Rozšírenie je zakótované v konkrétnych oblúkoch. Šírka koruny vozovky v mieste výhybni je 5,00 m s krajnicami šírky 0,50 m po oboch stranách vozovky. Pri návrhu komunikácie projektant vychádzal z návrhovej rýchlosti 30 km/h. Pri smerovom osadení osi MK projektant rešpektoval ich pôvodné smerové vedenie a projekt pozemkových úprav, ktorý bol zrealizovaný v roku 2009. V trase „C“ je navrhnutých 5 výhybni. Výhybňa je dlhá 24 m. Ako výhybne budú slúžiť aj križovania s inými cestami, prípadne výjazdmi na pozemky a to v staničení 0,020 00, 0,750 00. Vjazd do výhybni a výjazd z nich má nábehové klíny v dĺžke 6,00 m. Hrana výhybne s výjazdom a vjazdom budú zaoblené zakružovacím oblúkom $R=6$ a 10 m.

Dĺžka trasy „C“ je 954,477 m. V staničení 0,925 00 navrhovaná trasa križuje rieku Vlára. Trasa „C“ je ukončená pri miestnom parkovisku pred štátnou cestou I/57 v KM 142,70. V trase je navrhnutých 9 ľavotočivých kružnicových oblúkov o polomeroch $R = 10, 100, 200, 20, 100, 50, 30, 10, 100, 100, 50$ m a 9 pravotočivých kružnicových oblúkov o $R = 200, 200, 150, 20, 200, 200, 10, 10, 50$ m. V staničení 0,342 00 sa navrhuje priepust DN 1000 v dĺžke 6,60 m. V staničení 0,370 00 je navrhnutý priepust DN 600 + vtokovú jímku a v staničení 0,618 00 priepust DN 600 + čelá. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou

uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm. Dĺžka dotyčnic, dĺžka oblúkov, vzopätie a ostatné podrobnosti jednotlivých smerových oblúkov sú vyznačené pri jednotlivých vrcholových bodoch.

Začiatok trasy „D“ sa navrhuje na trase „A“ v staničení 0,911 00 stykovou križovatkou. Trasa je navrhnutá kategórie MOK 4,0/30, so šírkou koruny cesty 3,00 m a obojstrannými krajnicami po 0,50 m. Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny V. V oblúku je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. Rozšírenie je zakótované v konkrétnych oblúkoch. V staničení 0,036 00 trasa križuje rieku Vlára, kde je navrhnutý brod v dĺžke 44,00m. Projektová dokumentácia brodu je súčasťou tohto projektu ako samostatná príloha. Za brodom pokračuje vozovka v pôvodnej trase. Pri návrhu komunikácie projektant vychádzal z návrhovej rýchlosti 30 km/h. Pri smerovom osadení osi MK projektant rešpektoval ich pôvodné smerové vedenie a projekt pozemkových úprav, ktorý bol zrealizovaný v roku 2009. V trase „D“ je navrhnutá výhybňa a to v staničení 0, 099 00.

Dĺžka trasy „D“ je 121,72 m. Trasa „D“ je ukončená na konci výhybne v staničení 0, 121 72. V staničení 0, 092 347 je navrhnutý pravotočivý kružnicový oblúk o polomere $R = 10$ m. Dĺžka dotyčnic, dĺžka oblúka, vzopätie a ostatné podrobnosti sú vyznačené pri vrcholovom bode.

Začiatok trasy „E“ sa navrhuje na trase „A“ v staničení 1,660 00 stykovou križovatkou. Trasa je navrhnutá kategórie MOK 4,0/30, so šírkou koruny cesty 3,00 m a obojstrannými krajnicami po 0,50 m. Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny V. V oblúkoch je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. Rozšírenie je zakótované v konkrétnych oblúkoch. V staničení 0,041 600 trasa križuje rieku Vlára. V tomto úseku je navrhnutý brod cez uvedenú rieku v dĺžke 61,00. Projektová dokumentácia brodu je súčasťou tohto projektu ako samostatná príloha. Za brodom pokračuje vozovka v pôvodnej trase. Pri návrhu komunikácie projektant vychádzal z návrhovej rýchlosti 30 km/h. Pri smerovom osadení osi MK projektant rešpektoval ich pôvodné smerové vedenie a projekt pozemkových úprav, ktorý bol zrealizovaný v roku 2009. V trase „E“ je navrhnutá výhybňa a to v staničení 0, 155 00. Trasa je ukončená za výhybňou v staničení 0, 137 77.

Dĺžka trasy „E“ je 137,77m. V trase sú navrhnuté 2 ľavotočivé kružnicové oblúky o polomeroch $R = 10$ a 20 m a 1 pravotočivý kružnicový oblúk o $R = 15$ m. Dĺžka dotyčnic, dĺžka oblúkov, vzopätie a ostatné podrobnosti jednotlivých smerových oblúkov sú vyznačené pri jednotlivých vrcholových bodoch.

Výškové osadenie – trasa „A“ – „E“

Výškové osadenie trasy „A“ je prispôbené konfigurácii územia, ktoré je rovinatého charakteru. Niveleta je osadená v miernom násype z dôvodu odvedenia splachových vôd do terénu. Pozdĺžny sklon nivelety je od $s = -0,50$ % do $s = +3,10$ %.

V trase je navrhnutých 9 vydutých a 7 vypuklých oblúkov. Pozdĺžne sklony sa zaoblia parabolickými oblúkmi s polomermi $R = 3000, 5000, 7000, 2000, 1000$ a 1500 m. Podrobné osadenie nivelety je vo výkrese „pozdĺžny profil“. Na začiatku úpravy je navrhovaná MK napojená na jestvujúcu vozovku.

Výškové osadenie trasy „B“ sa napája na výškové osadenie trasy „A“. Niveleta je osadená v miernom násype z dôvodu odvedenia splachových vôd do terénu. Pozdĺžny sklon nivelety je od $s = -1,15$ % do $s = +7,40$ %.

V trase je navrhnutých 6 vydutých a 3 vypuklé oblúky. Pozdĺžne sklony sa zaoblia parabolickými oblúkmi s polomermi $R = 600, 600, 1000, 600, 300, 600, 1500, 3000, 300$ m. Podrobné osadenie nivelety je vo výkrese „pozdĺžny profil“. Trasa je ukončená na spevnenej ploche pri železničnom priecestí.

Výškové osadenie trasy „C“ sa napája pri železničnom priecestí na pôvodnú upravenú plochu. Je osadená v miernom násype z dôvodu odvedenia splachových vôd do terénu. V staničení 0,342 00, 0,370 00 a 0,618 00 sú osadené rúrové priepusty. V staničení 0,924 494 je niveleta ukončená pri rieke Vlára, cez ktorú je navrhnutý brod – vid' samostatná príloha. Dĺžka brodu je 44,0m. Niveleta pokračuje na druhom brehu rieky Vlára a napája sa na jestvujúce parkovisko. Pozdĺžny sklon nivelety je od $s = -0,72$ % do $s = +6,44$ % v brodoch.

V trase je navrhnutých 7 vydutých a 6 vypuklých oblúkov. Pozdĺžne sklony sa zaoblia parabolickými oblúkmi s polomermi $R = 200, 300, 500, 500, 1000, 2000, 5000, 5000, 2000, 200, 200, 200, 200$ m.

Výškové osadenie trasy „D“ sa napája plynule na trasu „A“ v staničení 0,911 00. Začiatok trasy je osadený v záreze z dôvodu budovania brodu cez rieku Vlára. Za brodom niveleta cesty kopíruje terén až po koniec trasy. Pozdĺžny sklon nivelety od začiatku trasy stúpa v sklone $s = +5,08\%$ v dĺžke 17,04m. Od tohto staničenia niveleta klesá v sklone $s = -12,5\%$ až po brod. Od staničenia 0,065 00 niveleta stúpa v sklone $s = +12,5\%$ po staničenie 0,085 372. Od tohto staničenia niveleta stúpa v sklone $s = +0,50\%$ v dĺžke 36,34m to ješ' po koniec trasy.

V trase sú navrhnuté 2 vyduté a 2 vypuklé oblúky. Pozdĺžne sklony sa zaoblia parabolickými oblúkmi s polomeri $R = 150, 100, 100$ a 200 m. V staničení 0,035 00 je niveleta ukončená pri rieke Vlára, cez ktorú je navrhnutý brod – viď samostatná príloha. Dĺžka brodu je 44,0m. Niveleta pokračuje na druhom brehu rieky Vlára a je ukončená na konci výhybne.

Výškové osadenie trasy „E“ sa napája plynule na trasu „A“ v staničení 1,660 00. Trasa kopíruje pôvodný terén pred aj za brodom cez rieku. Niveleta je osadená tak aby splachové vody odtekali do terénu. Pozdĺžny sklon nivelety od začiatku trasy klesá v sklone $s = -1,89\%$ v dĺžke 31,25m. Od tohto staničenia niveleta klesá v sklone $s = -11,18\%$ až po brod. Od staničenia 0,059 61 niveleta stúpa v sklone $s = +11,0\%$ po staničenie 1,160 94. Od tohto staničenia niveleta klesá v sklone $s = -4,79\%$ v dĺžke 21,68m to ješ' po koniec trasy.

Začiatok trasy je osadený v záreze z dôvodu budovania brodu cez rieku Vlára. Za brodom niveleta cesty kopíruje terén až po koniec výhybne.

V trase je navrhnutých 2 vydutých a 2 vypuklé oblúky. Pozdĺžne sklony sa zaoblia parabolickými oblúkmi s polomeri $R = 200, 100, 100$ a 250 m.

Šírkové usporiadanie – trasa „A“ – „E“

Miestna komunikácia je navrhnutá kategórie MOK 4,0/30, so šírkou koruny cesty 3,00 m a obojstrannými krajnicami po 0,50 m. Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny VI. V oblúkoch je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. Rozšírenie je zakótované v konkrétnych oblúkoch. Šírka koruny vozovky v mieste výhybni je 5,00 m s krajnicami šírky 0,50 m po oboch stranách vozovky. Pri návrhu komunikácie projektant vychádzal z návrhovej rýchlosti 30 km/h.

Priečny sklon vozovky je 2,5 %, jednostranný, v oblúkoch 6 %, podľa točivosti oblúka. Krajnice majú priečny sklon 8 %. Zmeny priečného sklonu sa prevedú v zostupniciach.

Konštrukcia vozovky - trasa „A - E“

Konštrukcia vozovky je navrhnutá nová. Projektant navrhol odstránenie celej vozovky v hr. 350 mm vzhľadom na odvodnenie pláne vozovky a nedostatočnej nosnosti podkladných vrstiev. Šírka vozovky je 2,20-2,50 m, čo nezodpovedá norme STN 736110. Nová konštrukcia vozovky trasy „A-C“ je navrhnutá v hr. $H_v = 390 - 420$ mm, trsy „D,E“ v hr. $H_v = 490 - 510$ mm.

Navrhnutá je nová konštrukcia vozovky, ktorá vyhovuje pre triedu dopravného zaťaženia VI pre trasu „A - C“, pre trasu „D a E“ V. z dôvodu prechodu ťažkých vozidiel (prechod lesných vozidiel). Podľa STN 736114 (ľahké zaťaženie. Navrhnutá vozovka vyhovuje pre návrhovú hodnotu modulu pružnosti podložia $E_{ns} = 35$ MPa.

Navrhnutá trasa MK vedie čiastočne aj po trase jestvujúcej spevnenej cesty, predpokladá sa, že podklad terajšej cesty so štetovým povrchom nie je dostatočnej kvality a únosnosti a jej rekonštrukcia by neprinesla zlepšenie kvality, vzhľadom na neúnosné podložie, navrhuje sa preto odstránenie terajšej vozovky a vybudovanie novej v trase navrhutej cesty. Trasy terajších ciest sú šírky od 2,00 m až 2,20 m. Navrhnutá vozovka je široká 3,00 m + 0,50 m krajnica po oboch stranách vozovky. Odstránenie sa navrhuje v plnom rozsahu.

Navrhujú sa vozovky s asfaltovým krytom pre trasu „A - C“:

V ilovitých miestach po výkopových prácach je nutné vykonať terénne dynamické zaťažovacie skúšky za účelom overenia a posúdenia pripravených častí podložja na úrovni predpokladanej zemnej konštrukcie – pláni komunikácie. Na základe týchto skúšok v prípade nízkej tuhosti budú prijaté opatrenia (výmena podložja, atď).

Rozsah potreby zlepšenia alebo výmeny podložia sa určí na mieste po odkrytí pláne vozovky. Rovnako bude možné určiť rozsah a úpravu ílového podložia vozovky. Min. modul únosnosti podložia by mal dosiahnuť aspoň 35 MPa. po zhutnení podložia.

V miestach, kde sa nachádza ílovité podložie je možné uvažovať aj so spevnením podložia cementom alebo vápnom (technológiu navrhne zhotoviteľ stavby) tak, aby modul pružnosti podložia vozovky dosiahol min. 35 MPa.

Pri zemných prácach je treba venovať zvýšenú pozornosť zhutneniu podložia vozovky, najmä v miestach pripojenia na terajšie vozovky, aby sa predišlo dodatočnému sadaniu. Pre materiály do násypov ciest je potrebné rešpektovať:

Miera zhutnenia piesčitých a štrkovitých zemín do násypu sa určuje relatívnou uhl'ahlosťou ID v zmysle OTN 72 1005.

Pred začatím zemných prác musia byť zistené vlastnosti všetkých materiálov, s cieľom preukázania vhodnosti ich použitia do násypov. Pre výber zemníka zhotoviteľom stavby sa overia preukaznými skúškami zeminy navrhnuté na uloženie do násypov. Tieto zeminy musia obsahovať nasledovné merania:

- vlhkosť zeminy,
- objemová hmotnosť,
- skúška zhutniteľnosti,
- zrnitosť a indexové skúšky (prirodzená vlhkosť, medza plasticity, medza tekutosti, index plasticity), prípadne ekvivalent piesku.

Úprava podložia vozovky a pláne zemného telesa

Pre zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti a kvality navrhovanej vozovky je nutné upraviť jej podložie vrátane zemnej pláne tak, aby zodpovedalo požiadavkám uvedeným v zásadách pre navrhovanie vozoviek. V hornej 50 cm vrstve násypu a 30 cm vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1,65 t/m³.

Navrhuje sa dovoz podkladných vrstiev z kameňolomu Mojťín, Belušské Slatiny, prípadne Ladce - Tunežice.

Odvodnenie komunikácie – trasa „A“ – „E“

Odvodnenie

Splachová voda z vozovky bude odvedená jednostranným priečnym a sklonom 2,5 % a pozdĺžnym sklonom do otvorenej priekopy a terénu. V miestach, kde nie je možné osadiť rúrový priepust bude splachová voda odvedená do vsakovacích jám. Vsakovacie jamy sú navrhnuté v miestach, kde nie je možné povrchové vody odvieť do terénu. Vsakovacie jamy budú vyplnené lomovým kameňom. Pláň vozovky bude odvodnená priečnym a pozdĺžnym sklonom do vsakovacej jamy.

Priepusty

Na trase „A“ sú v staničení 0,977 00 a 1,919 61 vybudované rúrové priepusty, ktoré sú nefunkčné a neplnia svoju funkciu. Navrhuje sa ich odstránenie a zriadenie nových.

Sú navrhnuté zo železobetónových rúr TZR DN 1000. Priepust v staničení 0,977 00 je dĺžky 12,00m, ukončení na vtoku a výtoku čelami. Železobetónové rúry budú osadené na sedlách z betónových obrubníkov. Pod obrubníky je navrhnutý podkladný betón C12/15 hrúbky 100 mm. Priepusty sa obsype štrkdrvou. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm.

V staničení 0,919 61 bude priepust DN 1000 dĺžky 7,00m + čelá.

Na trase „C“ v staničení 0,342 00 je navrhnutý taktiež rúrový priepust DN 1000 zo železobetónových rúr TZR. Priepust je dĺžky 6,60m, ukončení na vtoku a výtoku čelami.

V staničení 0,370 000 a 0,618 00 sú navrhnuté rúrové priepusty DN 600 v dĺžke 6,60m. Priepusty sú na vtoku a výtoku ukončené čelami. Železobetónové rúry budú osadené na sedlách z betónových obrubníkov. Pod obrubníky je navrhnutý podkladný betón C12/15 hrúbky 100 mm. Priepusty sa obsypú štrkodrvou. Pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne. Hrúbka dlažby je 200 mm.

Pred priepustom v staničení 0,370 00 bude osadená vtoková jímka ukončená oceľovou mrežou, aby do jímky nepadali konáre, prípadne iné nečistoty, ktoré by zmenšovali prietoknosť priepustov. Osadenie jednotlivých priepustov je zakreslené v situácii. Pri križovaní poľných ciest s navrhovanou komunikáciou sú navrhnuté taktiež priepusty DN 400 ukončené čelami. Priepusty sú navrhnuté v celkovej dĺžke 22,0m + 4 x čelá priepustov. Osadenie priepustov ako aj úprava pred vtokom a výtokom bude ako pri priepuste DN 600.

Vtokový lapač

Lapač splavenín sa navrhuje pre zachytenie povrchových vôd z okolitého terénu. Pôdorysný rozmer lapača je 1400 x 1200 mm. Hrúbka stien je 200 mm. Steny sú betónové

B-12/15. Lapač je ukončený oceľovou mrežou, aby do lapača nepadali rôzne nečistoty a taktiež z bezpečnostného hľadiska. Nosná časť mreže je navrhnutá z 40/10 mm. Rám mreže z L 45/45/5 mm. Odtok do miestnej rokliny bude z rúr TZR železobetónových DN 600 dĺžky 6,60 m.

Priečne odvodnenie vozovky na poľných cestách

Odvodňovacia mreža sa navrhuje pre odvodnenie dažďových vôd z vozovky do terénu alebo lapača splavenín a do jestvujúceho povrchového rigolu. Odvodňovaciu mrežu tvorí oceľová štetovnica LARSEN II. n, ktorá sa osadí pomocou oceľových kotiev do betónu B-20. Rám mreže sa navrhuje z 40 x 40, priečka mreže O V 25. Kotevný pásik bude z 40 x 4 – 100. Priečky mreže budú osadené po 55 mm. Prekrytie mrežou sa navrhuje tam, kde sa na lesnú cestu napája odbočenie na polia. Priečne odvodnenie v kryte vozovky bude bez mreže aby bola možné toto odvodnenie čistiť.

Nátery proti atmosférickej korózii budú náterom 2x syntetický náter + 1x základný.

Priekopy

Priekopy sú navrhnuté trojuholníkového tvaru, osadené v záreze. Priekopy budú ukončené priepustom, prípadne vsakovacou jamou.

Pri poľných cestách v kopcovitom území vzniká problém určenia hranice vlastníctva pozemkov. Ak sa vychádza z minimálnej plochy poskytnutej vlastníckmi na zriadenie ciest, potom je nutné zábery pre cesty redukovať na samotný cestný profil určený kategóriou komunikácie. Pre rozvinutie trasy cesty je v kopcovitom území potrebná väčšia dĺžka cesty ako v rovine, čím vznikajú väčšie nároky na plochy pre cesty v kopcovitom teréne.

Križovanie objektov s podzemnými inž. sieťami

Pred zahájením výkopových prác vytýčiť všetky tieto siete, rešpektovať pripomienky a spôsob ochrany jednotlivých správcoch sietí na základe ich vyjadrení. Ďalší spôsob ochrany podzemných sietí bude spresnený po požiadavkách vo vyjadreniach jednotlivých správcoch sietí.

Ochranné pásma IS:

- | | |
|---|---|
| - VN 22 kV, vzdušné | 10 m od krajného vodiča |
| - káblové vedenia VN, NN | 1 m od krajného kábla na každú stranu |
| u objektov VVN a VN – vzdušných vedení je dôležitá vzdialenosť vodičov – výška od budúcej koruny cesty (najvyššieho bodu) STN 333300 Stavba vonkajších silových | |
| - vedení transformovne | 30 m od oplotenia alebo obmurovanej hranice |
| - VTL plynovod DN 200 | 25 m od osi cesty |

- STL plynovod v obciach
 - oznamovacie vedenia
- nechráni ochranné pásmo
1,5 m od osi kábla, po celej dĺžke kábla

Stavenisko a uskutočňovanie stavby

Charakteristika staveniska

Keďže sa jedná o z časti o jestvujúce cesty, ktoré slúžia svojmu účelu, bude potrebné pri rekonštrukčných prácach dbať o zvýšenú bezpečnosť pri práci. Bude využívaná časť cesty na strojné mechanizmy. Pri rekonštrukcii vozovky a novej výstavbe cesty sa budú dočasne používať pre zariadenie staveniska jestvujúce príslušné plochy, na ktoré bude môcť dodávateľ položiť svoje zariadenia (unimobunku, plechové budy ako sklady náradia a podobne).

Zariadenie staveniska

Pre zariadenie staveniska sa využijú plochy priliehajúce pri komunikácii (dočasná skládka stavebných materiálov). Pri výkopoch priepustov a záchytných objektov splavenín bude potrebné výkopy ohraničiť červeno-bielou fóliou, prípadne provizórnym zábradlím. Vytŕažený materiál a vybrané hmoty zo stavby budú čiastočne využité na území obce a nepoužiteľný zvyšok bude odvezený na riadenú skládku odpadov do vzdialenosti cca 20 km.

Brody cez koryto rieky Vlára

Účelom stavebného objektu je návrh technického riešenia pre umožnenie prejazdu (resp. prechodu) dopravných prostriedkov, ale aj peších osôb, pri minimálnych vodných stavoch cez koryto toku rieky Vlára. V rámci stavebného objektu je navrhované zriadenie troch spevnených brodových miest na toku, ktoré sú k tomuto účelu vhodné, v nadväznosti na stavebný objekt SO 01 Výstavba a rekonštrukcia cesty. Takéto brodové miesta sa nachádzajú v staničení toku v rkm 6,650 (celková dĺžka brodu je 44,0 m), v rkm 7,470 (celková dĺžka brodu je 61,0 m) a v rkm 9,320 (celková dĺžka brodu je 49,0 m), nakoľko sú na tento účel využívané aj v súčasnosti, avšak s nespevnenými prístupovými rampami a dnom toku v prirodzenom stave.

Tvar brodu (pričný profil) nebude zasahovať do terajšieho prietočného profilu vodného toku, rešpektuje tvar a sklon podľa súčasného stavu dna i svahov koryta. Samotný brod, šírky 4,00 m, je navrhnutý ako opevnenie dna toku ťažkým záhozom z lomového kameňa s povrchovou vrstvou dlažbovite urovnanou a s preliatím jej škár betónom (resp. cementovou maltou). Dĺžky brodu v dne sú 16,00 m (brod v rkm 6,650), 28,00 m (brod v rkm 7,470) a 21,00 m (brod v rkm 9,320). Opevnenie brodu, ako aj obvodová päťka budú zahĺbené, t.j. povrchová vrstva bude v úrovni súčasného dna toku. Pre zlepšenie stability dna toku pri povodňových prietokoch je v úseku min. 3,0 m nad brodom, ako aj min. 10,0 m pod brodom, navrhnuté opevnenie z kamennej rozprestierky.

Vybudovanie brodov s prístupovými rampami zachová doterajší prístup do koryta toku. Plynlé napojenie dna a svahových línii s opevnením v celom úseku brodového úseku nebude nepriaznivo ovplyvňovať prechod povodňových prietokov, nezasahuje do prietočného profilu vodného toku, rešpektuje tvar a sklon podľa súčasného stavu koryta toku. Opevnením dna, svahov a rámp sa zabráni nežiaducim eróznym účinkom vodného toku. Zatrávnením zahumusovaných plôch a vypestovaním kvalitného trávnatého porastu sa brodové úseky prirodzene začlenia do okolitého prostredia.

Technické riešenie

Trasa

Technické riešenie všetkých troch brodov cez koryto toku Vlára je rovnaké, pozostáva zo zriadenia opevnenej pravostrannej a ľavostrannej prístupovej rampy, ktoré sú prepojené opevneným brodom v dne toku. Súčasťou návrhu je aj opevnenie terajšieho dna toku v úseku nad brodom a aj pod brodom. Situovanie a trasovanie jednotlivých brodov je podmienené napojením na trasu navrhovanej cesty v rámci SO 01. Trasa brodov je zložená z priamych úsekov a oblúkov. Začína napojením na úsek navrhovanej cesty na pravom brehu

koryta toku, pokračuje terajším dnom toku a končí na ľavom brehu koryta toku rovnako napojením na úsek navrhovanej cesty. Vytýčenie stavebného objektu SO 02 sa vykoná podľa STN 73 0422. Pre vytýčenie osi sa použijú pevné body.

Pozdĺžny profil

Pozdĺžny profil jednotlivých brodov je navrhnutý podľa terajších sklonových pomerov v danom brodovom mieste. Vytvára tzv. lichobežníkový prierez v koryte toku, s klesajúcimi prístupovými rampami (dĺžky v rozsahu 14,00 až 18,00 m, v sklone 1:8 až 1:10) a takmer vodorovným dnom toku. Brod v dne toku je len veľmi mieme (1,5 až 5,0 %) spádovaný smerom ku strednici koryta, za účelom sústredenia prietokov vodného toku pri minimálnych vodných stavoch. Profil brodu je zapustený pod úroveň okolitého terénu. Začiatok a koniec úpravy jednotlivých brodov bude výškovo plynule napojený na pokračujúce úseky navrhovanej cesty (SO 01). Dĺžky samotného brodu v dne toku sú 16,00 m (brod v rkm 6,650), 28,00 m (brod v rkm 7,470) a 21,00 m (brod v rkm 9,320).

Priečny profil

Tvar brodu (priečny profil) nebude zasahovať do terajšieho prietočného profilu vodného toku, rešpektuje tvar a sklon podľa súčasného stavu (profilu) dna i svahov koryta. Samotný brod, šírky 4,00 m, je navrhnutý ako opevnenie dna toku hr.600 mm ťažkým záhozom z lomového kameňa (hmotnosti do 200 kg), s vykľinovaním dutín menšou frakciou kameniva, s povrchovou vrstvou dlažbovite urovnanou a s preliatím jej škár betónom (resp. cementovou maltou). Povrchová vrstva bude v úrovni súčasného dna toku. Krajnice brodu budú zosilnené na hr.1000 mm z ťažkého kamenného záhozu hmotnosti do 500 kg, tak aby plnili funkciu prahu v dne toku a zlepšili stabilitu brodu pri prechode vyšších prietokov Vláry. Rovnako pre zlepšenie stability dna toku pri povodňových prietokoch je v úseku dĺžky min. 3,00 m na brodom, ako aj min. 10,00 m pod brodom, navrhnuté opevnenie celej plochy dna z kamennej rozprestierky hr.300 mm frakcie min.150 mm. Tým sa zabezpečí aj plynulé napojenie upravovaného úseku brodu na pôvodné koryto toku.

Zahĺbená stabilizačná päťka v dne pri päte svahu sa zriadi rovnako zo záhozu lomovým kameňom (hmotnosti do 500 kg), s vykľinovaním dutín menšou frakciou kameniva, s povrchovou vrstvou dlažbovite urovnanou, s preliatím a vyplnením škár betónom (resp. cementovou maltou). Povrchová vrstva bude v úrovni súčasného dna toku. Z päťky bude pokračovať na brehovú líniu stúpajúca rampa šírky 4,00 m, zhotovená z kamennej dlažby hr.400 mm s vyškárovaním cementovou maltou, vkladanou priamo do podkladného betónu C12/15 hr.150 mm, zhotovenom na podkladnom štrkopieskovom lôžku hr.100 mm. Príľahlé svahy pri rampách budú opevnené rovnakým spôsobom. Prístupová rampa bude na brehovej línii napojená na navrhované cestné úseky v rámci SO 01 zapusteným betónovým prechodovým prahom šírky 0,60 m a hĺbky 1,00 m s vystužením oceľovou sieťovinou. Prah bude uložený na podkladnom betóne a štrkopiesku hr.100 mm. Výkop pri prahu sa vyplní zásypom zo zeminy so zhutnením a na povrchu sa opevní kamennou rozprestierkou hr.300 mm. Zvyšok dotknutých brehových plôch a okolitý terén sa urovnajú, zahumusujú na hr.200mm a osejú trávnoľúčnou zmesou.

Pre zabezpečenie stability opevnenia prístupových rámp a okolitých upravených svahov bude použitá podkladná filtračná geotextília hr.3,4 mm (napr. Fibertex F-45M). Tá bude pri rýchlejšom poklese hladín zabraňovať vyplavovaniu jemnozrných frakcií spod opevnenia, čím sa zabráni jeho prípadným zosuvom do koryta toku.

Postup výstavby

Výstavba bude rozdelená na dve etapy. Pre vytvorenie pracovného priestoru sa približne v osi koryta toku zriadi dvojitá hradiaca tabuľová stena so zaviazaním (napojením) do brehov koryta toku. Tým sa umožní vybudovanie najskôr jednej (ľavej) strany brodového miesta. Potom bude možné rovnakým spôsobom postupovať pri vybudovaní druhej (pravej) strany brodového miesta.

Najskôr bude potrebné v päte svahu, ako aj na príľahlých svahoch, odstrániť pokryvnú vrstvu vegetácie a nevhodnej zeminy. Pre zahĺbenú stabilizačnú päťku sa pod ochranou dočasnej tabuľovej steny (v koryte toku) zriadi výkop, uloží sa filtračná geotextília a následne sa vykoná zához z lomového kameňa s vykľinovaním

menšou frakciou, s urovaním povrchu a preliatím škár. Obdobne sa zo záhozu vybuduje aj opevnenie dna brodu s rozprestierkou dna. Po dokončení prác v koryte toku sa tabuľová stena odstráni.

V mieste prístupovej rampy bude potrebné odstrániť pokryvnú vrstvu vegetácie, nevhodnej zeminy a následne vytvárať podkladnú plochu do požadovaného tvaru a sklonu rampy. Prípadný násyp zo zeminy, resp. štrkopiesku je potrebné dôkladne zhutniť. Potom sa položí filtračná geotextília, zhutnené lôžko zo štrkopiesku a postupne aj podkladný betón. Súčasne sa začne aj s pokládkou kamennej dlažby. Nakoniec sa škáry v dlažbe vyplnia cementovou maltou. Na brehovej úrovni sa zriadi prechodový betónový prah so zásypom a kamennou rozprestierkou na povrchu. Potom sa môže rovnakým spôsobom pokračovať v opevňovaní priľahlých svahových plôch. Nakoniec sa okolie terénu urovná, zahumusuje a oseje trávnoľúčnou zmesou.

Oprava pravého brehu Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,700

Účelom stavebného objektu je návrh technického riešenia pre zabezpečenie stability pravého svahu (brehu) koryta toku Vlára v súbehu s novonavrhovanou výstavbou cesty popri ŹSR (žkm cca 11,0). Brehová nátrž sa nachádza v konkávnom (názazovom) brehu toku Vlára. Porucha svahu vznikla eróznym účinkom vodného toku (podomieľaním), čo spôsobuje pokračujúce zosúvanie brehu v tesnej blízkosti navrhovanej cesty (SO 01) a telesa železničného násypu. Dĺžka opravy pravého brehu je 121,65 m. V rámci stavebného objektu je tiež navrhované prečistenie koryta toku na ľavej strane (úprava vytvarovaním dna a svahu), za účelom zlepšenia odtokových pomerov v danom úseku toku. Dĺžka úpravy (prečistenia koryta) ľavého brehu je 87,55 m.

Tvar priečného profilu opravy pravého brehu je navrhnutý v sklone 1:1,5. Bude vytvárať novú svahovú líniu čím sa dosiahne odsunutie terajšej päty takmer zvislého podomletého svahu viac smerom do koryta toku. Pre zachovanie prietočnej kapacity (šírky dna toku) preto bude potrebné aj súčasné prečistenie koryta na protiláhlej strane (na ľavom brehu). Oprava je teda navrhovaná zo zriadenia zahlbenej stabilizačnej pätky z ťažkého kamenného záhozu lomovým kameňom s vyklíňovaním menšou frakciou kameniva. Päťka bude čiastočne nadvýšená nad súčasné dno toku za účelom zabránenia erózie v päte nového svahu aj pri minimálnych prietokoch v toku. Opravený svah bude vytvorený štrkopieskovým násypom so zhutnením, ktorý sa získa z prečistenie koryta na ľavej (konvexnej) strane toku. Svah sa opevní opäť ťažkým záhozom z lomového kameňa s vyklíňovaním dutín, preštrkováním a urovaním celej plochy návodného (pohľadového) svahu do jednotného sklonu 1:1,5.

Vybudovanie novej brehovej línie s plynulým napojením dna a svahov umožní výstavbu a rekonštrukciu cesty v súbehu s vodným tokom a jej ochranu pred nežiaducimi účinkami povodňových prietokov. Oprava pravého brehu prechod povodňových prietokov neovplyvní pri bežných vodných stavoch nepriaznivo, zasahuje síce do súčasného prietočného profilu, avšak zároveň bude vykonané aj prečistenie koryta na ľavej strane toku, čo vytvára predpoklad, že povodňové prietoky budú ovplyvnené len v minimálnom rozsahu. Súčasný stav narušeného brehu však nie je možné pre pokračujúcu eróziu svahu akceptovať. Zlepší sa aj zabezpečenie stability telesa železničného násypu v celom úseku opraveného pravého brehu rieky Vlára. Úpravou plôch a predpokladaným budúcim vegetačným porastom (z náletovej a brehovej zelene) sa navrhované úpravy na toku prirodzene začlenia do okolitého prostredia.

Technické riešenie

Trasa

Technické riešenie opravy pravého brehu koryta toku Vlára pozostáva zo zriadenia stabilizačnej pätky so svahovým opevnením z lomového kameňa na zhutnenom násype, vyplňujúcom priestor brehovej nátrže. Situovanie opravy brehu je podmienené súbehom s trasou novej cesty navrhovanej v rámci SO 01 a tiež trasou jestvujúceho koryta toku Vlára. Trasa opravy je zložená z priamych úsekov a oblúkov s polomerom 25,00 m a 50,00 m. Začína napojením na súčasné dno a svah koryta toku, pokračuje narušenou pravostrannou brehovou líniou popri telese novonavrhovanej cesty a končí opäť napojením na pôvodný svah a dno koryta Vlára. Úprava a prečistenie koryta ľavého brehu je vymedzené rozsahom úseku opravy pravého brehu, t.j. v staničení toku Vlára cca rkm 8,600 – 8,700.

Vytýčenie stavebného objektu SO 03 sa vykoná podľa STN 73 0422. Pre vytýčenie osí sa použijú pevné body.

Pozdĺžny profil

Pozdĺžny profil opravy pravého brehu koryta toku Vlára je navrhnutý v miernom pozdĺžnom sklone 0,45 % (v smere toku) na úrovni pôvodného terénu, čím sa dosiahne vyrovnanie terénu a vytvorenie jednotnej línie v súbehu s novou cestou. Napojenie nového brehu na začiatku a konci úpravy bude naviazané s urovaním povrchu plynulým prechodom na terajší tvar okolitého terénu. Súhlasne so smerom toku a upraveným brehom bude tvarovaná aj úroveň nadvýšenej stabilizačnej pätky.

Priečny profil

Tvar priečného profilu opravy pravého brehu koryta toku Vlára je navrhnutý v sklone 1:1,5. Nadvýšenie stabilizačnej pätky sa vykoná v sklone cca 1:1. Oprava brehu bude vytvárať novú svahovú líniu, čím sa dosiahne odsunutie terajšej päty takmer zvislého podomletého svahu viac smerom do koryta toku. Pre zachovanie prietocnej kapacity (šírky dna toku) preto bude potrebné aj súčasné prečistenie koryta na protihľanej strane (na ľavom brehu). Samotná oprava je navrhovaná zriadením zahĺbenej (min. 1,00 m) stabilizačnej pätky z ťažkého kamenného záhozu lomovým kameňom (do 500 kg), s vykľinovaním dutín menšou frakciou kameniva. Pätká šírky 1,50 m bude aj čiastočne nadvýšená (min 0,50 m) nad súčasné dno toku za účelom zabránenia erózie v päte nového svahu aj pri minimálnych prietokoch v toku. Opravený svah bude vytvorený štrkopieskovým násypom so zhutnením po vrstvách max. hr. 500 mm, ktorý sa získa z prečistenia koryta na ľavej (konvexnej) strane toku. Vytvorený svah sa z návodnej strany opevní opäť ťažkým záhozom z lomového kameňa (200 až 500 kg) s vykľinovaním dutín menšou frakciou kameniva, preštrkovaním a urovaním celej plochy návodného (pohľadového) svahu do jednotného sklonu 1:1,5. Opevnenie svahu hr. 600 mm sa zaviazá na vzdialenosť min.1,00 m aj do roviny upravenej pláne v súbehu s navrhovanou cestou. Profil úpravy (prečistenia) koryta ľavého brehu bude vytvarovaný v sklone 1:2. Dno toku sa rozšíri na šírku pôvodného dna toku, t.j. min. 10,00 m. Odkop nánosov (predpokladá sa získanie štrkopieskovej zeminy vhodnej do násypu) sa použije do výplne protihľanej brehovej nátrže.

Pre zabezpečenie stability pätky a opevnenia svahu bude použitá podkladná filtračná geotextília hr. 3,4 mm (napr. Fibertex F-45M). Tá bude pri rýchlejšom poklese hladín zabráňovať vyplavovaniu jemnozrnných frakcií spod opevnenia, čím zabráni jeho prípadným zosuvom do koryta toku.

Postup výstavby

Najskôr bude potrebné v päte svahu budúcej opravy, ako aj na príľahlých svahoch odstrániť pokryvnú vrstvu vegetácie a nevhodnej zeminy. Pre stabilizačnú pätku sa v koryte toku zriadi výkop, uloží sa filtračná geotextília a následne sa vykoná zához z lomového kameňa s vykľinovaním menšou frakciou. Na ľavej strane toku sa odťaží štrkopieskový nános, ktorý sa použije na zhutnenú výplň brehovej nátrže. V prípade nevhodnosti vyťaženej zeminy bude potrebné do svahu nátrže použiť štrkopiesok z iných zdrojov. Postupne sa môže ukladať aj opevnenie svahu s vykľinovaním, preštrkovaním a urovaním do požadovaného sklonu. Obdobne sa zo záhozu vybudujú aj napojenia na pôvodné koryto toku. Nakoniec sa okolie terénu urovná, zahumusuje a oseje trávnoľučnou zmesou.

Postup stavebných prác

Postup stavebných prác bude vypracovaný na základe harmonogramu s predpokladaným začiatkom november 2010 a ukončením september 2011. Projekt rieši rekonštrukciu a výstavbu miestnej komunikácie, vybudovanie brodov cez rieku Vlára a sanácia pravého brehu toku rieky Vlára ako celok. Jednotlivé objekty bude možné realizovať každý samostatne podľa pridelených finančných prostriedkov.

Varianty navrhovanej činnosti

Pre účely posudzovania činnosti podľa Zákona je porovnaný nulový variant a jedno variantné riešenie.

Nulový variant je popísaný v texte nižšie.

Navrhované variantné riešenie je popísané v kapitole – A , II., 8. Správy o hodnotení a v kapitole X. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie (v texte vyššie).

Nulový variant

Nulový variant predstavuje variant, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

Dotknuté územie sa nachádza v katastri obce Horné Srnie, v údolí rieky Vlára. Údolie pokračuje od obce Horné Srnie k štátnej hranici s ČR k mestu Brumov - Bylnice. Dotknuté územie začína pri hornom konci obce, ďalej pokračuje smerom na sever k hranici s ČR, po pravej strane rieky Vlára.

V obci Horné Srnie je vybudovaný lyžiarsky vleč slúžiaci nielen obyvateľom obce a okolia ale aj návštevníkom zo susedného mesta – Brumov - Bylnice z Českej republiky. V blízkosti riešenej lokality sa nachádza prírodný vodný prameň - Kyselka, ktorý je svojou kvalitou známy a navštevovaný širokou verejnosťou.

V súčasnosti je prístup k lyžiarskemu vleku a k prírodnému prameňu je značne obmedzený, v zimnom období takmer neprístupný. Dopravne sú obe lokality prístupné len po neupravenej a nespevnenej komunikácii. Na rieke Vlára sa v dotknutom úseku nachádzajú tri brody, ktoré využívajú najmä lesníci pri zväžaní dreva a poľnohospodári pri zväžaní sena. Dno brodov tvorí kamenná drva, rôznej frakcie akumulovaná riekou. Brody nie sú upravené a v teréne vymedzené, preto pri ich využívaní dochádza k poškodzovaniu brehových porastov a brehov rieky v miestach vstupov do brodov a k rozširovaniu brodov. Automobily jazdiace po ceste v prípade podmáčania komunikácie obchádzajú podmočené a rozbahnené úseky a prechádzajú po poľnohospodárskych pozemkoch, alebo si hľadajú trasu v časti brehových porastov, ktoré týmto poškodzujú. Výmole a rozjazdené kofaje na ceste predstavujú riziko poškodenia automobilov a tým aj riziko úniku ropných látok a kontaminácie pôdy a vody v toku.

Dno brodov tvorí kamenná drva, rôznej frakcie akumulovaná riekou. Prístup k brodom je po nespevných poľných cestách, ktoré nemajú vymedzené hranice. Pri využívaní brodov veľkými nákladnými autami dochádza k posúvaniu hraníc cesty a k poškodzovaniu brehovej vegetácie rieky.

V súčasnosti nie sú trasy ciest plne funkčné, nakoľko sa tu prejavuje priečna a pozdĺžna deformácia krytu vozoviek, ktorá nemá možnosť priečného odtoku. Nie sú vybudované odvodňovacie priekopy, ako priečne odvodnenie slúžia vyjazdené kofaje, výtlky, prípadne zvýšené krajnice. Podkladné vrstvy sú nedostatočnej nosnosti vytvorené návozmi stavebnej sítě. Časť nespevnenej vozovky prechádza podmočenou lokalitou – trasa C. Ďalšou charakteristickou črtou ciest je šírkové usporiadanie cesty, ktorá je široká od 2,20 až 2,50m, čo je v rozpore s STN 736310 – projektovanie miestnych komunikácií.

Súčasný charakter vegetácie v rámci riešenej lokality je výsledkom pretvorenia krajiny činnosťou človeka, ktorá viedla k premene prírodných pôvodných lesných porastov na poľnohospodársku krajinu, sídla a sekundárne lesy. Reálny rastlinný kryt predstavuje mozaiku rôznych typov lesnej a nelesnej vegetácie prevažne sekundárneho charakteru, výrazne antropogénne ovplyvnenej. Iba lokálne sa zachovali fragmenty prirodzenej vegetácie.

V území sa nachádzajú biotopy, ktoré sú popísané v kapitole – C., II., 7.1. a chránené územie európskeho významu SKUEV Rieka Vlára.

Ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, cesta sa bude naďalej využívať tak ako doteraz. Eróznym účinkom rieky môže ohroziť cestu a železniciu, obec bude výtlky a deformácie na ceste len opravovať, občania budú mať sťažený prístup k lyžiarskemu vleku, prameňu a pamätníku. Cesta bude využívaná len v obmedzenom rozsahu.

Výskyt biotopov národného a európskeho významu

Podľa Zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a prílohy č. 1 vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 24/2003 Z. z. boli v riešenom území v trase navrhovanej miestnej komunikácie zaznamenané nasledovné biotopy národného a európskeho významu a prioritné biotopy:

Kategória A – biotopy významné z hľadiska ochrany prírody

**Prioritné biotopy európskeho významu*

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lesy 91E0

Biotopy európskeho významu

Vo 4 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu
Ranunculion fluviatilis a Callitricho-Batrachion 3260

Br 2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov 3220

Br 5 Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov
Chenopodion rubri p.p. a Bidention p.p. 3270

Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach 6430

Biotopy národného významu

Kr 8 vřbové kroviny stojatých vôd

Kr 9 Vřbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek

Ls 2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské

Ďalšie prírodné biotopy

Br 1 Štrkové lavice bez vegetácie

Kr 7 Trnkové a lieskové kroviny

Pozn. biotop Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky, ak je v priaznivom stave, patrí medzi biotopy európskeho významu. V sledovanom území ide o intenzifikované, antropogénne ovplyvnené trávne porasty, preto ich neuvádzame medzi biotopmi európskeho významu.

Významné migračné koridory

Popri toku Vlárky sa vyvinuli azonálne spoločenstvá a rieka, resp. i príľahlá niva fungujú ako biokoridor umožňujúci vzájomnú migráciu organizmov medzi vážskym údolím a nivou Moravy.

Chránené a ohrozené živočíchy, druhy európskeho významu

Celkovo bolo v hodnotenom území zaznamenaných viac než 20 živočíchov európskeho významu (Bern II, III, Bonn I, II, Habitat II, IV, V, Bird I, II/1, II/2, III/1).

Zoznam druhov európskeho a národného významu v území

Skupina	Vedecký názov	Bern II, III	Bonn I, II	Významnosť Habitat/ Bird	§	RL
<i>Slovenský názov</i>						
Mäkkýše						
slimák záhradný	Helix pomatia	III		HV		
Ryby						
ploska pásavá	Alburnoides bipunctatus	III			§	LR:nt
mrena severná	Barbus barbus			HV		
podustva severná	Chondrostoma nasus	III				
pľž vrchovský	Sabanejewia balcanica	III		HII	§	EN
hlaváč bieloplutvý	Cottus gobio			HII		
Oboživoníky						
salamandra škvrnitá	Salamandra salamandra	III			§	LR:nt
kunka žltobruchá	Bombina variegata	II		HII, IV	§	LR:cd
ropucha bradavičnatá	Bufo bufo	III			§	LR:cd

rosnička zelená	Hyla arborea	II		HIV	§	LR:nt
skokan štihly	Rana dalmatina	II		HIV	§	LR:lc
skokan hnedý	Rana temporaria	III		HV	§	LR:lc
<i>Plazy</i>						
jašterica krátkohlavá	Lacerta agilis	II		HIV	§	
slepúch lámavý	Anguis fragilis	III			§	LR:nt
užovka stromová	Elaphe longissima	II		HIV	§	LR:cd
<i>Vtáky</i>						
volavka popolavá	Ardea cinerea	III			§	LR:nt
bocian biely	Ciconia ciconia	II	II	BI	§	LR:lc
bocian čierny	Ciconia nigra	II	II	BI	§	LR:nt
kačica divá	Anas platyrhynchos	III	II	BII/1,III/1	§	
jastrab veľký	Accipiter gentilis	II	II	BI	§	LR:lc
myšiak lesný	Buteo buteo	II	II		§	LR:lc
kulík riečny	Charadrius dubius	II	II		§	LR:lc
čajka smejivá	Larus ridibundus	III		BII/2	§	
rybár riečny	Sterna hirundo	II	II	BI	§	LR:cd
holub hrivnák	Columba palumbus			BII/1,III/1	§	
hrdlička poľná	Streptopelia turtur	III		BII/2	§	
kukučka jarabá	Cuculus canorus	III			§	
rybárik riečny	Alcedo atthis	II		BI	§	LR:nt
žlna zelená	Picus viridis	II			§	
ďateľ veľký	Dendrocopos major	II		BI	§	
škovránok poľný	Alauda arvensis	III		BII/2	§	
lastovička domová	Hirundo rustica	II			§	
beloritka domová	Delichon urbica	II			§	
trasochvost biely	Motacilla alba	II			§	
vodnár potočný	Cinclus cinclus	II			§	LR:lc
oriešok hnedý	Troglodytes troglodytes	II			§	
slávik červienka	Erithacus rubecula	II	II		§	
přhlaviar čierohlavý	Saxicola torquata	II	II		§	
drozd plavý	Turdus philomelos	III	II	BII/2	§	
svrčiak riečny	Locustella fluviatilis	II	II		§	
penica hnedá	Sylvia communis	II	II		§	
penica čierohlavá	Sylvia atricapilla	II	II		§	
kolibkárík čipčavý	Phylloscopus collybita	II	II		§	
sýkorka bielolíca	Parus major	II			§	
sýkorka belasá	Parus caeruleus	II			§	
brhlík lesný	Sitta europaea	II			§	
vlha hájová	Oriolus oriolus	II			§	
strakoš červenochrbtý	Lanius collurio	II		BI	§	
straka čierozobá	Pica pica			BII/2	§	
pinka lesná	Fringilla coelebs	III		BI	§	
stehlík čečetka	Carduelis cannabina	II			§	
hýľ lesný	Pyrrhula pyrrhula	III		BI	§	
glezg hrubozobý	C. coccothraustes	II			§	
strnádka žltá	Emberiza citrinella	II			§	
<i>Cicavce</i>						
pískor obyčajný	Sorex araneus	III	II		§	
pískor malý	Sorex minutus	II			§	
netopier veľký	Myotis myotis	II	II	HII,IV	§	LR:cd
večernica pozdná	Eptesicus serotinus	II	II	HIV	§	DD

veverka stromová	Sciurus vulgaris	III		§	LR:lc
pšík lieskový	Muscardinus avellanarius	III	HIV	§	LR:lc
plch sivý	Glis glis	III		§	
hranostaj čiernochvostý	Mustela erminea	III		§	
lasica myšozravá	Mustela nivalis	III			LR:lc
kuna skalná	Martes foina	III			
jazvec lesný	Meles meles	III			

Vysvetlivky:

- Bern II,III – druh uvedený v prílohe II alebo III Dohovoru o ochrane európsky voľne žijúcich organizmov a prírodných stanovišť
- Bonn I,II – druh uvedený v prílohe I alebo II Dohovoru o ochrane sťahovavých druhov voľne žijúcich živočíchov
- Habitat II,IV,V – druh uvedený v prílohe II, IV alebo V Smernice o biotopoch = druh európskeho významu
- Bird I,II/1,II/2,III/1 – druh uvedený v prílohe I, II/1, II/2 alebo III/1 Smernice o vtákoch (BI = druhy európskeho významu)
- § - chránený taxón podľa Vyhlášky MŽP SR č. 492/2006
- RL – druh uvedený v Červenom zozname rastlín a živočíchov Slovenska:
 - EN – ohrozený,
 - LR – menej ohrozený (cd – závislý na ochrane, nt – takmer ohrozený, lc – najmenej ohrozený)
 - DD – nehodnotený

Chránené územia podľa osobitných predpisov a ich ochranné pásma

Chránené územia prírody

Veľkoplošné chránené územia

Ochrana prírody a krajiny sa v sledovanom území vyvíja kontinuálne od osemdesiatych rokov dvadsiateho storočia. V snahe o zvýšenie účinnosti ochrany prírody bola v roku 1979 vyhlásená Chránená krajinná oblasť Biele Karpaty. Hranica chránenej krajinnéj oblasti sa niekoľkokrát upravovala, ale časť povodia Vlára od hranice s Českou republikou po intravilán obce Horné Smrie bola súvisle súčasťou tohto veľkoplošného chráneného územia. Platí tu druhý stupeň ochrany a naň viazané zákazy a obmedzenia vyplývajúce z aktuálneho zákona o ochrane prírody (v súčasnosti Zákon NR SR č. 543 Z. z. o ochrane prírody a krajiny z 25. júna 2002 v znení neskorších novelizácií).

Maloplošné chránené územia

Na území CHKO Biele Karpaty v povodí rieky Vlára je vyhlásené jedno maloplošné chránené územie, v ktorom platí vyšší stupeň ochrany:

1/ Prírodná pamiatka (PP) Rajkovec

Územie bolo vyhlásené za chránené v roku 1992 ako chránený prírodný výtvor Rajkovec Rozhodnutím Okresného úradu životného prostredia v Trenčíne č.j. ŽP-80/92 - Hu z 2. marca 1992. Chránené územie bolo vyhlásené na parcele č. 2096 (k. ú. Horné Smrie) na celkovej výmere 0,9422 ha. Dôvodom vyhlásenia bola ochrana pramenného pasienka s veľkým zastúpením vstavačovitých rastlín, predovšetkým s jedným z najbohatších známych výskytov druhu vstavačovca Fuchsov Soóov (Dactylorhiza fuchsii ssp. Soóana) v CHKO Biele Karpaty.

Vyhláškou MŽP SR č. 293/1996 bola kategória chráneného územia zmenená na prírodnú pamiatku. Všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Trenčíne č. 1/2003 z 27. júna 2003, ktorou sa určuje stupeň ochrany niektorých prírodných rezervácií a prírodných pamiatok a národnej prírodnej pamiatky Lánce bol určený v PP Rajkovec štvrtý stupeň ochrany (pred vydaním tejto vyhlášky platil v PP Rajkovec piaty stupeň ochrany).

Vo zvyšnej časti toku i povodia, ležiacich mimo CHKO, platí prvý stupeň ochrany.

Navrhované chránené územia a záujmové lokality ochrany prírody

Navrhovanými maloplošnými chránenými územiami, v ktorých sa predpokladá prísnejšia ochrana a teda aj vyšší stupeň ochrany sú:

1/ navrhované Územie európskeho významu SKUEV0580 Branné – ochrana prioritného biotopu európskeho významu 7220*penovcové prameniská

2/ navrhovaná PP Bradelský potok – dôvodom ochrany je bohatý výskyt druhu vstavačovec Fuchsov Soóov (*Dactylorhiza fuchsii* ssp. *Soóana*)

Okrem toho v dotknutom území a jeho širšom okolí ŠOP SR eviduje niekoľko lokalít významných z hľadiska zachovania populácií chránených druhov živočíchov. Ide o liahniská obožživelníkov, ktoré sa nachádzajú ako priamo v nive Vlára (pri osade Zábava, pri vodnom zdroji Stará Rieka), tak aj v dolinách prítokov (v osade Sidónia na Vlárke, v doline Fodorka).

Územia NATURA 2000

Vytvorenie sústavy osobitne chránených území NATURA 2000 (ďalej len sústava NATURA 2000) je jednou z prioritných podmienok vstupu Slovenskej republiky do Európskej únie v oblasti ochrany prírody. Z právneho hľadiska ide o proces implementácie dvoch smerníc ES:

- Smernice Rady č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (smernica o vtákoch)
- Smernice rady č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (smernica o biotopoch)

Vychádzajúc z uvedených smerníc tvoria sústavu NATURA 2000 dva typy území:

- Chránené vtáčie územia (Special Protection Areas - SPAs)
- Územia európskeho významu (Special Areas of Conservation - SACs)

Chránené vtáčie územia

Nariadením vlády č. 636/2003 bol vyhlásený Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území. Z chránených vtáčích území sa najbližšie k dotknutému územiu nachádzajú:

- Strážovské vrchy (SKCHVU028) - vzdialené od dotknutého územia – cca 19 km,
- Dubnické štrkovisko (SKCHVU006) - vzdialené od dotknutého územia – cca 6 km.

Územia európskeho významu

Tok Vlára a časť nivy (hlavne zatápané územie), nachádzajúce sa v CHKO boli v roku 2004 vyhlásené za územie európskeho významu SKUEV 0148 Rieka Vlára z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu:

- 91E0* (Ls1.3) Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy
 - 3220 (Br2) Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov
 - 3270 (Br5) Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodium rubri* p.p.a *Bidentition* p.p.
 - 3260 (Vo4) Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*
 - 6430 (Lk5) Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach
- a druhov európskeho významu:
- hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*)
 - plž zlatistý (*Sabanejewia aurata*)
 - kunka žltobruchá (*Bombina variegata*).

Národný zoznam navrhovaných území európskeho významu bol schválený Uznesením Vlády Slovenskej republiky č. 239 zo 17. marca 2004 k národnému zoznamu navrhovaných území európskeho významu. Rieka Vlára bola vyhlásená za územie európskeho významu ako Rieka Vlára s identifikačným kódom SKUEV0148 Výnosom Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. Tento výnos nadobudol účinnosť 1. augusta 2004.

Tento výnos spolu s prílohou je uverejnený vo Vestníku Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (ročník XII - 2004, čiastka 3). Na základe § 27 odst. 10 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny navrhované územia európskeho významu, ktoré schválila Európska komisia, vyhlási orgán ochrany prírody za chránené územie alebo zónu chráneného územia podľa tohto zákona najneskôr do ~~šiestich rokov od schválenia národného zoznamu Európskou komisiou.~~

V území európskeho významu (ÚEV) platí druhý stupeň ochrany. Je pravdepodobné, že pri spracovávaní Programu starostlivosti o ÚEV Rieka Vlára dôjde k zonácii územia a následnému prehodnoteniu súčasných stupňov ochrany - zvýšeniu stupňa ochrany pre najcennejšie časti územia.

Výmera územia európskeho významu Rieka Vlára je 62,23 ha, nachádzajú sa v katastrálnom území Horné Srnie na parcelách: 1969/1, 1969/2, 1970/1, 1970/2, 1970/3, 1970/4, 1972, 1973, 1974, 1976, 1978, 1979, 1981/1-časť, 1981/2, 2033, 2111/2, 2111/3, 2123, 2125, 2127, 2128, 2129, 2131/1, 2133, 2143/1, 2143/2, 2144/1, 2144/3, 2144/4

V území platí druhý stupeň ochrany, časová doba platnosti podmienok ochrany je od 1.1. do 31.12. každého roka.

Mokrade

V okrese Trenčín je evidovaných 37 mokradí s celkovou výmerou – 1 280 876 m² v kategórii regionálne a lokálne významných mokradí. Priamo na území obce Horné Srnie sú evidované 2 mokrade regionálnej kategórie Slatinisko Dolné Branné a Vlára – rieka, pričom mokrad' Vlára - rieka s výmerou 100 000 m², je súčasťou dotknutého alebo širšieho územia.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability - predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a fonem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu.

Regionálny územný systém ekologickej stability

V zmysle Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Trenčín (1993) do dotknutého územia zasahujú, resp. sa v okolí vyskytujú nasledovné biocentrá a biokoridory:

Biocentrum hrebeňov Bielych Karpát: Rajkovec

- kategória biocentra: regionálne biocentrum
- všeobecný popis: súčasť - CHKO Biele Karpaty, jadro tvorí PP Rajkovec - pramenný pasienok
- fyto geografické jednotky: obvod západokarpatskej flóry
- geomorfologické jednotky: Súčanská vrchovina
- reprezentatívne jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie: bukové kvetnaté lesy podhorské a dubovo-hrabové lesy karpatské
- reálny súčasný stav: lesné porasty s bukom, hrabom, dubom a smrekom a horské lúčne a mokradové spoločenstvá
- ohrozujúce stresové faktory: komunikácia, ktorá je prechodom zo Slovenska na Moravu, imisie z vápenky CEMMAC

Nadregionálny biokoridor hrebeňov Bielych Karpát

Prípojený je zo susedných Bílých Karpát na území ČR, prechádza hrebeňovými partiami, ktoré sú prerušené výraznejšími dolinami Klanečnice, Bošáčky, Drietomice a Vlára. Tvorí ho lesné komplexy bukového stupňa, miestami horské lúky. V riešenom území sa tiahne cez biocentrum Javorina, Nová hora, Lopeník, Temné, Chabová, Bojková, Antonstal, Rajkovec a prechádza do okresu Považská Bystrica cez kótu Zbojnička.

Stresové faktory: rekreácia a turistika, poľnohospodárstvo najmä na pasienkoch a lúkach, lesné hospodárstvo (monokultúry, holorubná ťažba drevnej hmoty).

Návrhy: regulovať turistické a rekreačné využívanie CHKO Biele Karpaty, zosúladiť záujmy ochrany prírody so záujmami poľnohospodárstva a lesohospodárstva, podrobnejšie preskúmať a zdokumentovať genofondové plochy pre ochranu prírody a spracovávané miestne ÚSES-y a zosúladiť s LHP a projektmi pozemkových úprav, podporiť tradičné využívanie PPF.

Ekologická kvalita krajiny štruktúry extravilánov, ktorými koridor prechádza : 0,89 a viac.

Regionálny biokoridor Vlára

Spája biocentrum nivy rieky Váh s nadregionálnym biokoridorom Bielych Karpát cez regionálny biokoridor bradlového pásma. vedený je po toku. Časť regionálneho biokoridoru Vlára sa prekrýva s územím európskeho významu Rieka Vlára. Prekrýv je zrejmy z mapy prvkov ÚSES.

Stresové faktory: zastavané územia, komunikačné a železničné trasy, neúplná kanalizácia, orná pôda, melioračné stavby, energovody.

Návrhy: revitalizácia vodného toku, dobudovanie infraštruktúry – kanalizácie so zaústením do ČOV, zachovanie ochranného pásu pozdĺž tokov v šírke minimálne 3 m.

Miestny územný systém ekologickej stability

Miestny ÚSES obce Horné Srnie bol vypracovaný ako súčasť Projektu pozemkových úprav v roku 2008, spracovateľ GEO 3 Trenčín. Vymedzuje a charakterizuje nasledovné prvky územného systému ekologickej stability v katastrálnom území Horného Srnia:

Biocentrum Horné Salaše

Biocentrum miestneho významu, tvoria ho komplexy lesných spoločenstiev s vegetáciou blízkou prirodzeným spoločenstvám, ktoré vytvárajú trvalé podmienky na rozmnožovanie, úkryt a výživu fauny. Leží v trase nadregionálneho biokoridoru hrebeňov Bielych Karpát.

Miestne biokoridory existujúce a navrhované charakteru vodných tokov

Údolie na Fodorku – vodný tok s výskytom prirodzených riečnych ekosystémov, napájajúci sa na regionálny biokoridor Vlára

Povodie Čaganovského potoka – vodný tok s výskytom prirodzených riečnych ekosystémov, napájajúci sa na regionálny biokoridor Vlára.

Bradelský potok

Branný potok

Brehové porasty tokov zaberajú výmeru 11,2 ha.

Návrhy: rozšírenie biokoridorov výsadbou brehových porastov, resp. zatrávenie časti údolí.

Interakčné prvky

Plošné interakčné prvky

Ide o lesné porasty, existujúce alebo navrhované plošné porasty drevín.

Výmera prvkov v obvode PPÚ dosahuje 42 ha, počet prvkov 141. Tieto prvky budú klasifikované ako les a ostatné plochy, čiastočne ako TTP.

Líniové interakčné prvky

V k. ú. Horné Srnie sa nachádza 13 existujúcich líniových interakčných prvkov.

Ide najmä o aleje popri cestách, medze a čiastočne údolné porasty. Celková výmera existujúcich a navrhovaných prvkov v obvode PPÚ je 4,0 ha. Líniové prvky budú väčšinou kategorizované ako ostatné plochy.

Dokument miestneho ÚSES obce H. Srnie vymedzuje aj 194 lokalít s výskytom nelesnej stromovej a krovitej zelene s nasledovnými údajmi: charakteristika porastu, percentuálne zastúpenie jednotlivých druhov drevín, vek porastu, stupeň poškodenia, výmera lokality.

Celková kvalita životného prostredia – syntéza pozitívnych a negatívnych faktorov

Dotknutá územie a jej širšie okolie nie sú zaradené medzi zaťažené územia z hľadiska kvality životného prostredia a patrí do regiónu 2. (strednej) environmentálnej kvality (Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky, 2008). Podľa environmentálnej regionalizácie Slovenskej republiky – 2008, patrí dotknutá lokalita a jej širšie okolie z 5. Štupňovej stupnice do:

- Ovzdušie – 2. – 3. stupeň (mierne až stredné znečistenie)
- Voda – 2. stupeň kontaminácie podzemných vôd (mierna)

Zraniteľnosť jednotlivých zložiek životného prostredia bola posudzovaná vzhľadom k súčasnému stavu, nie k navrhovanej činnosti.

Kvalita životného prostredia závisí predovšetkým na existencii a intenzite pôsobenia pozitívnych a negatívnych faktorov na jeho jednotlivé zložky v posudzovanom prostredí. Ich citlivosť a zraniteľnosť predurčuje aj výsledok hodnotenia kvality životného prostredia.

Zraniteľnosť horninového prostredia

Horninové prostredie tvoria štrkopiesčité náplavy, ktoré sa vyznačujú vysokým koeficientom priepustnosti – citlivosť vysoká (3). Keďže však nevytvárajú sedimenty s veľkou mocnosťou, nevytvárajú významné akumulácie alebo ložiská, ich mocnosť je malá, význačnosť je stredná (2). Stresový faktor vzhľadom na malý plošný záber navrhovanej cesty pokladáme za malý (1). Celkovo hodnotíme horninové prostredie koeficientom 2,00, stredne zraniteľné.

Zraniteľnosť reliéfu

Reliéf je predovšetkým výsledkom eróznno-akumulačnej činnosti rieky Vlára. Keďže je územie veľmi náchylné na vodnú eróziu jeho citlivosť pokladáme za vysokú (3). Keďže v tomto úseku Vlára doteraz pokračuje prirodzená tvorba morfológie koryta, čo je v podmienkach Slovenska pri takýchto tokoch ojedinelé, hodnotíme význačnosť reliéfu fluvialnej nivy za vysokú (3). Vybudovaním cesty nedôjde k význačnému zásahu do reliéfu nivy. Do koryta rieky však stavba zasiahne v miestach brodov a v mieste opevnenia pravého brehu. Okrem toho môže dôjsť v budúcnosti k snahe o opevnenie brehov vzhľadom na ochranu navrhovanej komunikácie. Preto hodnotíme stresový faktor stredne veľký (2). Celková zraniteľnosť reliéfu má teda hodnotu 2,66 a pokladáme ho za veľmi zraniteľný.

Zraniteľnosť povrchových vôd

Keďže otvorená hladina vody je veľmi ľahko ovplyvniteľná (najmä z hľadiska kvality) citlivosť tejto zložky hodnotíme ako vysokú (3). Keďže reliéf územia, vegetácia, fauna a do značnej miery aj biotopy závisí najmä od hydrologických pomerov toku, pokladáme význačnosť povrchovej vody za vysokú (3). Intenzita stresového faktoru je v súčasnosti nízka, zvýši sa len počas výstavby, no po jej ukončení (vzhľadom na veľmi malú frekvenciu vozidiel) bude opäť nízka (1). Celkovo teda hodnotíme zraniteľnosť povrchových vôd koeficientom 2,33, teda ako stredne zraniteľnú.

Zraniteľnosť podzemných vôd

Keďže podzemná voda sa nachádza v prostredí s dobrými kolektorskými vlastnosťami a pritom nie je od povrchových vplyvov izolovaná nepriepustnou vrstvou, pokladáme jej citlivosť za vysokú (3). Zvodnenie štrkopieskov je dobré, čo potvrdzuje aj existencia vodného zdroja. Vzhľadom na ich rozlohu pokladáme význačnosť tejto zložky za stredne veľkú (2). Keďže v území v súčasnosti pôsobia iba menšie antropogénne zdroje znečistenia, hodnota stresového faktoru je nízka (1). Celkovú zraniteľnosť hodnotíme koeficientom 2,00, teda strednú.

Citlivosť a zraniteľnosť pôd

Podľa atlasu krajiny Slovenskej republiky (SAŽP, 2002) oblasť okolo obce Horné Srnie patrí medzi územia s relatívne čistými pôdami.

Priamo v posudzovanom území prevládajú pôdne typy fluvizemí (nivné pôdy), pričom možno predpokladať prevahu fluvizeme typickej a fluvizeme psefitickej, prípadne v miestach s vyššou hladinou podzemnej vody aj fluvizeme glejovej. Zdroj: *Čistá Vlára od ústia k prameňu, Občianske združenie Pre Prírodu Trenčín, 2006*

Zraniteľnosť pôd (podľa - Mociková, 2004)

- citlivosť: pôdy sú rezistentné až menej rezistentné na chemickú degradáciu (acidifikáciu), preto majú nízku až strednú citlivosť – bodová hodnota je 1,5;
- význačnosť: pôdy nie sú environmentálne význačné – bodová hodnota je 1,5;
- stres: pôdy sú odolné voči zásahom, preto je intenzita súčasného stresového faktoru hodnotená ako nízka – bodová hodnota je 1;

Priemerná bodová hodnota je $1,5 + 1,5 + 1/3 = 1,33$. Zraniteľnosť pôd je nepatrná (5. stupeň).

Zraniteľnosť ovzdušia

Oblasť okresu Trenčín nepatrí z hľadiska kvality životného prostredia medzi zaťažené územia Slovenska. Oblasť patrí k oblastiam so stredným znečistením ovzdušia. Vplyv na kvalitu ovzdušia má **predovšetkým priemysel a výroba a doprava.**

Výpočty v spracovanej rozptylovej štúdie (Hesek, 2010) poukazujú na to, že vplyv cesty na kvalitu jej okolia vyhovuje limitným hodnotám. Najvyššie koncentrácie CO i NO₂ v súčasnej dobe neprekročia 1,8 % limitných hodnôt ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach. Najvyšší príspevok

projektovanej cesty pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach je len 1,0 % limitnej hodnoty.

Okrem stacionárnych zdrojoch znečisťovania ovzdušia sa významnou mierou na znečisťovaní ovzdušia podieľa automobilová doprava.

Zraniteľnosť ovzdušia (podľa - Mociková, 2004)

- citlivosť: podľa početnosti kumulácie nepriaznivých meteorologických ukazovateľov, smerov a intenzity prevládajúcich vetrov sa environmentálna citlivosť ovzdušia vyhodnotila ako nízka – bodová hodnota 1
 - význačnosť: územie je stredne zaťažené priemyselnými emisiami a emisiami z dopravy, environmentálna význačnosť ovzdušia je stredná – bodová hodnota 2
 - stres: intenzita súčasného stresového faktoru je stredná – bodová hodnota 2
- Priemerná bodová hodnota je $1 + 2 + 2/3 = 1,66$. Ovzdušie je mierne zraniteľné (4. stupeň).

Citlivosť fauny, flóry a jej biotopov

Vzhľadom na charakter územia je potrebné zvlášť hodnotiť suchozemské biotopy a zvlášť vodné a mokraďové biotopy, resp. spoločenstvá viazané na jednotlivé biotopy.

Biotopy viazané na rieku Vlárú sa chovajú oveľa dynamickejšie než ostatné v priľahlej nive. Sú ľahko ovplyvniteľné náhlymi disturbanciami prirodzeného alebo antropogénneho pôvodu, napr. extrémne povodňové stavy, vyschnutie častí toku, extrémne havarijné znečistenie, ktoré môžu spôsobiť masívny rozvrat biotopov i vodných spoločenstiev. Našťastie sú tunajšie fyto i zoocenózy na tieto extrémne pomery dobre adaptované, takže ich regenerácia nastáva veľmi rýchlo - počas niekoľkých mesiacov až rokov. Pozitívnu úlohu v tomto procese hrajú aj prítoky Vlárú, ktoré fungovali a stále fungujú ako refúgiá – miesta prežívania mnohých vodných organizmov. Z dlhodobého hľadiska pôsobia na samotný tok negatívnejšie pomalé, dlhodobé vplyvy, napríklad nadmerná eutrofizácia vody, pôsobenie ťažkých kovov, ale aj vysoké priečne stavby na toku (ešte donedávna nevhodné zaústenie Vlárú do Váhu) a pod. Dlhodobým pôsobením niektorého negatívneho faktora môže dôjsť k určitým nevratným zmenám prostredia, ktoré sa odrazia na zmenách biodiverzity. Zväčša dôjde k nevratnému ochudobneniu pôvodných spoločenstiev.

Citlivosť fauny

V prípade Vlárú možno považovať za *kriticky zraniteľnú väčšinu citlivých vodných živočíchov*, vrátane rýb. Za priaznivý stav druhu z hľadiska jeho ochrany v zmysle § 5 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. sa považuje taký stav, keď

- a) údaje o populačnej dynamike druhu naznačujú, že sa dlhodobo udržuje ako životaschopný prvok svojho biotopu,
- b) prirodzený areál druhu sa nezmenšuje a
- c) existuje dostatok biotopov na dlhodobé zachovanie jeho populácie.

K stavu populácií druhov živočíchov európskeho významu uvádzame:

Keďže nemáme relevantné údaje o výskyte *píža vrchovského* vo Váhu pri Nemšovej, javí sa jeho populácia vo Vlárach ako izolovaná. Prežitie jeho populácie v tomto toku je preto limitované prakticky len od zachovania priaznivých podmienok v tomto recipiente. Tento druh je viazaný na toky s dnom tvoreným jemnými štrkopiesčitými náplavami. V dotknutom území sú dnové sedimenty najmä v letných mesiacoch porastené vláknitými riasami, čo je vyvolané synergiou dvoch faktorov - zvýšenou teplotou vody a jej trvalou kontamináciou fosforečnanmi, ktoré podporujú rast zelených rias. Pokiaľ zostane charakter Vlárú zachovaný aspoň do tej miery, ako ju poznáme dnes – úpravami nebudú eliminované prirodzené korytotvorné procesy (divočenie) a nezhorší sa kvalita vody (nezvýši sa saprobita) v recipiente, resp. nebude prerušené riečne kontinuum v dôsledku výstavby priečných stavieb, je tu predpoklad priaznivého vývoja vodných zoocenóz.

Miestna populácia *kunky žltobruchej* je súčasťou biokarpatskej populácie tohto druhu, ktorý je v tomto regióne pomerne bežný. Podobne, ako aj pri iných druhoch obojživelníkov predstavuje pre ňu jeden z limitujúcich existenčných faktorov dostatok liahnisk. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že ich je v nive Vlárú nedostatok a priaznivý stav tohto druhu bude v budúcnosti závislý od umelo vytvorených liahnisk. **Kunka patrí k stacionárnym druhom, jej migrácie na vhodné reprodukčné lokality sú veľmi krátke. Uvedené stavebné zásahy (hlavne SO-1) by nemali výraznejšie zasiahnuť do populácie tohto druhu (fragmentácia populácie, narušenie migračných ciest a pod.).**

Citlivosť flóry a biotopov

Na základe citlivosti na vonkajšie antropogénne vplyvy možno biotopy dotknutého územia rozdeliť nasledovne:

- veľmi zraniteľné – mokrade, stojaté vody
- stredne zraniteľné – biotopy riečne a pobrežné, brehovú porasty, hospodársky využívané lesy
- málo zraniteľné – ruderalne spoločenstvá, kroviny, poľnohospodársky využívané porasty

Hodnotenie stavu biotopov a stavu ich zachovania

Priaznivý stav biotopu v zmysle § 5 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. je definovaný nasledovne:

Za priaznivý stav biotopu z hľadiska jeho ochrany sa považuje taký stav, keď

- a) jeho prirodzený areál a plocha, ktorú v hodnotenej lokalite pokrýva, sú stabilné, alebo sa zväčšujú,
- b) jeho špecifická štruktúra a funkcie biotopu sú zachované a
- c) stav jeho typických druhov je priaznivý.

Vzhľadom k charakteru údajov o biotopoch (terénne popisy vykonané v období február - marec 2010, doplnené o dostupné poznatky a údaje z územia) nebolo možné dôsledne uplatniť metodiku hodnotenia priaznivého stavu (Polák, Saxa 2005), najmä jej numerické časti. Stav biotopov je zhodnotený iba slovné. Kritériami pre hodnotenie stavu nelesných biotopov sú:

- počet charakteristických a indikačných taxónov,
- vertikálna štruktúra (pokryvnosť vrstiev bylín, krov a stromov),
- veľkosť lokality,
- ohrozenie lokality výskytom invázií neofytov.

Pri hodnotení stavu lesných biotopov prístupujú ďalšie kritériá a to:

- prirodzené zmladenie drevín,
- zdravotný stav porastov,
- veková a priestorová štruktúra.

Po zhodnotení biotopov na základe zmienovaných kritérií bol ich stav klasifikovaný v nasledovnej škále:

Priaznivý		Nepriaznivý	
A. výborný	B. dobrý	C. narušený	D. nevyhovujúci

**Prioritné biotopy európskeho významu*

Ls 1.3 jaseňovo-jelšové podhorské lesy

Ide o dobre vyvinuté porasty s diferencovanými vrstvami stromov, krov a bylín. Stromová a krovitá vrstva je tvorená pôvodnými druhmi drevín, ktoré sú typické pre túto jednotku.

V bylinnej vrstve sa nachádza viac druhov invázií neofytov, najmä netýkavka žliazkatá (*Impatiens glandulifera*), netýkavka malokvetá (*I. parviflora*), slnečnica hľuznatá (*Helianthus tuberosus*), astra vrbovitá (*Aster x salignus*). Vyskytuje sa aj pohánkovec japonský (*Fallopia japonica*).

Prirodzené zmladenie drevín, najmä jelše existuje, je však obmedzené expanziou invázií neofytov i popínavých rastlín.

V dotknutom území tvoria brehovú porasty najmä línie v bezprostrednej blízkosti toku, menej širšie pásy a enklávy (v hornej časti územia). Nie sú súvislé, vyskytujú sa úseky s chýbajúcim brehovým porastom (pri vodnom zdroji Stará Rieka, v miestach plánovaných brodov č. 2 a 3).

Zdravotný stav týchto porastov je dobrý, netrpia chorobami ani škodcami. Pri povodniach dochádza k poškodeniu drevín podomieľaním a zanesením do riečišťa.

S ohľadom na vysoké zastúpenie invázií neofytov a chýbajúce porasty možno hodnotiť výsledný stav biotopu v dotknutom území ako nepriaznivý - narušený. V rámci celého územia SKUEV Rieka Vlára je stav biotopu dobrý, nakoľko sa tam nachádzajú kvalitatívne i kvantitatívne rozsiahlejšie porasty.

Biotopy európskeho významu

Vo4 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluvialis* a *Callitriche-Batrachion*

Na celom toku rieky Vlára v sledovanom území chýbajú charakteristické a indikačné druhy rodov *Batrachium* a *Potamogeton*, vegetácia sa vyvíja iba sporadicky, vplyvom eutrofizácie vody prevládajú vo vodnom toku v letnom období vláknité riasy. Stav biotopu je nepriaznivý - nevyhovujúci.

Br 2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov

Charakteristické druhy sú prítomné: chrastnica trstovníkovitá (*Phalaroides arundinacea*), reznáčka laločnatá (*Dactylis glomerata*), lipkavec obyčajný (*Galium aparine*), mäta dlholistá (*Mentha longifolia*), mäkkufa vodná (*Myosoton aquaticum*), lipnica pospolitá (*Poa trivialis*), iskemník plazivý (*Ranunculus repens*), štiavec kučeravý (*Rumex crispus*), štiavec tupolistý (*R. obtusifolius*).

Rozšírenie biotopu v území je mozaikovité, invázne neofyty sa v ňom vyskytujú v obmedzenej miere. Výsledný stav biotopu je priaznivý - dobrý.

Br 5 Rieky s bahňatými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodium rubri* p.p. a *Bidention* p.p.

Charakteristické a indikačné druhy dvojzub trojdielny (*Bidens tripartita*), iskemník plazivý (*Ranunculus repens*), rorippa močiarna (*Rorippa palustris*), horčiak štiavolistý (*Persicaria lapathifolia*) sú vo veľkej miere prítomné, rozšírenie biotopu v území mozaikovité, invázne neofyty sa vyskytujú len sporadicky. Biotop sa vytvára každoročne nanovo na čerstvých sedimentoch, v niektorých rokoch môže chýbať v závislosti od dynamiky riečného ekosystému. Fluktuácie sa nedajú považovať za nepriaznivý stav. Výsledný stav biotopu je priaznivý - dobrý.

Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky

V území ostali zachované iba fragmenty, aj v nich sa prejavuje ruderalizácia a druhové ochudobnenie ako dôsledok intenzifikácie v minulosti (hnojenie, dosievanie krmovinársky hodnotných tráv). Výskyt charakteristických a indikačných druhov je redukovaný, invázne neofyty sa v trávnych porastoch vyskytujú len sporadicky. Výsledný stav biotopu je nepriaznivý - narušený až nevyhovujúci.

Lk 5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach

V území ostali zachované iba malé fragmenty, s obmedzeným počtom charakteristických a indikačných druhov, s výskytom expanzívnych taxónov, napr. smľz kroviskový (*Calamagrostis epigeios*). Stav biotopu je nepriaznivý - nevyhovujúci.

Biotopy národného významu

Kr 8 víbové kroviny stojatých vôd

V dotknutom území veľmi obmedzený výskyt len na mikro lokalitách so stojatou vodou. Charakteristické druhové zloženie nie je narušené prítomnosťou inváznych druhov. Stav biotopu je priaznivý – dobrý.

Kr 9 víbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek

Mozaikovito rozšírené v celom záujmovom území, výskyt viazaný na štrkové naplaveniny. Charakteristické druhové zloženie nie je narušené prítomnosťou inváznych druhov. Stav biotopu možno hodnotiť ako priaznivý – výborný.

Ls 2.1 dubovo-hrabové lesy karpatské

Do záujmového územia zasahujú iba okrajovo. Druhové zloženie typické, stav biotopu je priaznivý – dobrý.

Ďalšie prírodné biotopy

Br 1 štrkové lavice bez vegetácie

V sledovanom území sa nachádzajú popri rieke Vlára na oboch brehoch ako úzke, rôzne dlhé útvary, tvorené štrkom a hrubším pieskom. Rastlinstvo sa na nich uchyťava len minimálne, sú potenciálnym biotopom

myrikovky nemeckej. Tvoria mozaiku s porastmi krovitých vrš a bylinnými porastmi kde dominuje chrastnica trst'ovníkovitá (*Phalaroides arundinacea*). Stav biotopu možno hodnotiť ako priaznivý – výborný.

Kr 7 trnkové a lieskové kroviny

V území sú rozšírené mozaikovo, tvoria línie alebo ostrovčeky. Charakteristické druhové zloženie nie je narušené prítomnosťou invázných druhov. Stav biotopu dobrý.

Kategória B – skupina biotopov, ktoré nie sú významné z hľadiska ochrany prírody

Biotopy skupiny B sú bohato rozšírené v sledovanom území. Často sa prelínajú s biotopmi kategórie A a vytvárajú komplexy, napr. lužné lesy jaseňovo-jelšové s inváznymi neofytmi, lúky s ruderálnou vegetáciou. Charakteristickou črtou sledovaného územia je rozširovanie týchto nežiaducich biotopov na úkor biotopov významných z hľadiska ochrany prírody. Príkladom sú už mnohokrát spomínané porasty invázných rastlín alebo ruderálne spoločenstvá, ktoré osídľujú zanedbané, nevyužívané plochy.

Hodnotenie stavu biotopov významných z hľadiska ochrany prírody v území dotknutom posudzovanou stavbou „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie / Brumov – Bylnice“:

Kód SK	Kód NATURA	Názov biotopu a jeho spoločenská hodnota v Sk/m ²	Stav biotopu PRIAZNIVÝ		Stav biotopu NEPRIAZNIVÝ	
			A výborný	B dobrý	C narušený	D nevyhovujúci
Ls 1.3	91E0*	Biotopy európskeho významu Jaseňovo-jelšové podhorské lesy 540,-			narušený	
Vo 4	3260	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluviatilis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i>				nevyhovujúci
Br 2	3220	Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov 740,-		dobrý		
Br 5	3270	Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov <i>Chenopodion rubri</i> p.p. a <i>Bidention</i> p.p. 290,-		dobrý		
Lk 1	6510	Nížinné a podhorské kosné lúky 640,-			narušený až nevyhovujúci	
Lk 5	6430	Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach 290,-				nevyhovujúci
Kr 8		Biotopy národného významu Vrbové kroviny stojatých vôd 200,-		dobrý		
Kr 9		Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek 200,-	výborný			
Ls 2.1		Dubovo-hrabové lesy karpatské 440,-		dobrý		
Br 1		Ďalšie prírodné biotopy Štrkové lavice bez vegetácie	výborný			
Kr 7		Trnkové a lieskové kroviny	výborný	dobrý		

Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka

Faktormi pohody a kvality života boli sú: úroveň služieb, vybavenosť, zamestnanosť, prírodné atraktivity, turistické atraktivity, celková kvalita životného prostredia,

Hlukovú štúdiu pre navrhovanú činnosť vypracoval - Klub Z P S vo vibroakustike, s.r.o., v marci 2010.

Na základe merania existujúcej situácie vykonaného v záujmovom území a archívu Klub ZPS vo vibroakustike - na meracom mieste M1 – hranica záujmového územia RD č.p. 33, Horné Strážnice možno konštatovať, že podľa limitov prípustných hodnôt (PH) hluku vo vonkajších priestoroch v obytnom území:

- pre denný čas PH nie je prekročená,
- pre večerný čas PH nie je prekročená,
- pre nočný čas PH nie je prekročená.

Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka (podľa - Mociková, 2004)

- citlivosť: odľahlosť dotknutej obce predurčuje kľudové prostredie vidieka, preto je environmentálna citlivosť pohody života vysoká – bodová hodnota je 3
- význačnosť: životné prostredie obce nie je environmentálne narušené, kvalita života je vysoká – bodová hodnota je 3
- stres: Vplyv cementárne a komunikačná sieť sú stresovými faktormi pohody bývania. Intenzitu súčasného stresového faktoru bola vyhodnotená ako stredná – bodová hodnota je 2

Priemerná bodová hodnota je $3 + 3 + 2/3 = 2,66$. Faktory pohody a kvality života sú veľmi zraniteľné (2. stupeň).

Vplyvy na obyvateľstvo – počet obyvateľov dotknutých vplyvmi navrhovanej činnosti v dotknutých obciach, zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti, narušenie pohody a kvality života, prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce, iné vplyvy

Dotknuté územie sa nachádza v mimo kompaktného zastavaného územia obce, ktorá je typická nízkou koncentráciou ľudí. Počas výstavby sa prejavujú nepriaznivé vplyvy na obyvateľov bývajúcich v okolitej zástavbe na konci obce Horné Srnie, najmä na príjazdových komunikáciách a ľudí ktorí pracujú v okolí dotknutého územia. Obyvatelia dotknutých ulíc budú vnímať predovšetkým negatívne vplyvy súvisiace so stavebnou činnosťou (prejazdy nákladných automobilov, hluk, zvýšenú prašnosť). Negatívne vplyvy budú tiež pôsobiť na pracovníkov stavby. Počas výstavby sa predpokladá:

- zvýšená sekundárna prašnosť,
- zvýšené emisie z výfukových plynov stavebnej techniky,
- zvýšená hlučnosť súvisiaca s prevádzkou stavebných mechanizmov,
- riziko úrazov,
- riziko požiaru,
- vytvorenie nových pracovných príležitostí.

Vplyvy počas výstavby sú viac negatívne, ako pozitívne. Sú to ale vplyvy dočasné a sú čiastočne eliminovateľné technickými opatreniami.

Počas prevádzky objektu sa prejavujú priaznivé vplyvy objektu na obyvateľovo – najmä lepšiu dostupnosť obsluženého územia – lesné a poľnohospodárske objekty, lyžiarsky vleč, prameň – Kyselka, areál vodného zdroja, existujúca zástavba.

Negatívne vplyvy je možné očakávať v dôsledku zvýšenej frekvencie dopravy na príjazdových komunikáciách a to zvýšením sekundárnej prašnosti, emisii z dopravy a hluku. Tieto vplyvy sú však vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy – 20 prejazdov aut (10 prejazdov nákladných aut), zanedbateľne.

Vplyvy na hlučnú situáciu počas výstavby v nadväznosti na prevádzku stavebnej dopravy sú časovo obmedzené a priestorovo obmedzené, v nadväznosti na technologický postup výstavby.

Tieto vplyvy je možné zmierniť smerovaním dopravných trás mimo obytných zón.

Podľa rozptylovej štúdie (Hesek, marec 2010) najvyššie hodnoty koncentrácie CO i NO₂ v súčasnej dobe neprekročia 1,8 % limitných hodnôt ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach. Najvyšší príspevok projektovanej cesty pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach je len 1,0 % limitnej hodnoty.

Akustickú situáciu vo vonkajšom priestore záujmového územia sa posudzuje v zmysle zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. z 21. júna 2007, o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., ktorou sa dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. zo 16. augusta 2007 Z.z., ustanovujúca podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. Na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v rozsahu požiadaviek Vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., ktorou sa dopĺňa Vyhláška MZ SR č.

549/2007 Z. z. v záujmovom území od emisie hluku z mobilných zdrojov pozemnej cestnej dopravy, ktoré súvisia iba s činnosťou projektu „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie/Brumov- Bylnice“, Zadanie A), pre denný, večerný a nočný čas možno konštatovať, že podľa prípustných hodnôt (PH) hluku z iných 1) zdrojov vo vonkajšom prostredí navrhovaných objektov: pre denný čas PH nie je prekročená, pre večerný čas PH nie je prekročená, pre večerný čas PH nie je prekročená.

Tieto vplyvy hodnotíme v porovnaní so súčasnou situáciou rozsahom ako zanedbateľné, lokálneho charakteru. Dodržané budú limity stanovené v príslušných legislatívnych predpisoch platných na území SR.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti hodnotíme negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo ako zanedbateľné a pozitívne vplyvy ako významné.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Horninové prostredie

Dotknuté územie budujú jednotky flyšového a bradlového pásma. Tieto jednotky majú veľmi komplikovanú stavbu, ktorá vznikla zložitým tektonickým vývojom na konci mezozoika a v terciéri. Výsledkom je existencia mnohých čiastkových jednotiek a príkrovov, v rámci ktorých bolo vyčlenených viacerých súvrství. Ich tektonické členenie a vzájomné postavenie je stále v štádiu výskumov a doposiaľ naň nie je jednotný názor.

Prevažnú časť povodia buduje flyšové pásmo. V povodí Vlára je v ňom vyčlenených niekoľko príkrovov. Priamo do dotknutého územia zasahujú príkrovy zo skupiny bielokarpatských príkrovov – zubácky a javorinský (dolný tok).

Nepriamy vplyv na horninové prostredie predstavuje možné znečistenie horninového prostredia počas hĺbenia stavebnej jamy a zakladania objektu. Ide o vplyv krátkodobý, obmedzený len na obdobie zakladania objektu. Je možné ho minimalizovať až vylúčiť dodržiavaním technických a bezpečnostných opatrení na zabránenie únikov znečisťujúcich látok do horninového prostredia počas výstavby objektu.

Horninové prostredie bude navrhovanou činnosťou ovplyvnené najmä počas výstavby. Pri zemných prácach súvisiacich so zakladaním stavby dôjde počas výstavby k narušeniu horninového prostredia. Zeminy z priestoru, kde budú situované objekty bude potrebné odťažiť a deponovať na vhodné miesto - buď využiť pri terénnych úpravách aj na iných stavbách, alebo zneškodniť na riadenej skládke odpadov.

Nerastné suroviny

Priamo v dotknutom území sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín. Výstavba navrhovanej komunikácie nebude mať žiaden vplyv na ložiská nerastných surovín.

Geodynamické javy a geomorfologické pomery

Dotknuté územie leží v orografickom celku Biele Karpaty. Hlboko zarezané údolie Vlára v tejto časti rozdeľuje toto pohorie na dva oddiely, severne ležiaci Kobylináč a južne Súčanskú vrchovinu. Celkový charakter reliéfu je typický pre fluválne rezanú vrchovinu s prejavom rytmického zvrstvenia zlomovo – vrasových štruktúr. Reliéf je silne členitý, stredne až značne rezaný s priemernými sklonmi svahov prevažne medzi 14 – 24°. Relatívna výška svahov sa pohybuje od 150 do 300 m, pričom svahy sú rozčlenené bočnými údoliami, ktoré majú často charakter úvalín.

Priamo v koryte toku sa vyskytujú mnohé erózne-akumulačné formy reliéfu, ktoré sú typické pre údolné nivy podhorských tokov strednej veľkosti. Odrazom pretrvávajúcej prirodzenej tvorby morfológie koryta toku je existencia mnohých aktívnych prvkov. Ide najmä o rozsiahle štrkové lavice v konvexných častiach koryta a brehové nátrže nielen na konkávných brehoch, ale aj v priamych úsekoch koryta. Dĺžka nátrží dosahuje až 200 m (nad futbalovým ihriskom) a výšku 4 m (na úrovni lyžiarskeho vleku).

Z geodynamických javov sa v území alebo jeho okolí vyskytujú javy, ktoré sú typické pre flyšové pohoria na Slovensku. Je to predovšetkým bohatý výskyt svahových deformácií, predovšetkým soliflukcie, zosuvov rozličných typov a rozmerov, alebo aj rozsiahlejších zosuvných území. Priamo v dnovej časti údolia, ktorou vedie aj trasa komunikácie, prebieha intenzívna akumulačná, ale aj erózna činnosť vodného toku. Dôsledkom toho sú rozsiahle brehové nátrže s dĺžkou až do 200 metrov a výškou dosahujúcou 3-4 metre a to nielen v konkávných častiach brehovej čiary ale neraz aj na jej rovných úsekoch.

Založenie navrhovaného objektu z hľadiska vplyvov na geodynamické javy a geomorfologické pomery môže mať iba zanedbateľný vplyv.

Nepredpokladá sa významný vplyv navrhovanej činnosti na geodynamické javy a geomorfologické pomery ani počas prevádzky.

Vplyvy na klimatické pomery

Stavebné práce pri výstavbe budú vplyvať na kvalitu ovzdušia v bezprostrednom okolí stavby v podobe zvýšenej prašnosti a generovaných emisií z pohybu stavebných mechanizmov a nákladných automobilov. Tieto vplyvy sú časovo obmedzené na dobu trvania stavebných prác.

Realizácia činností nebude mať významný vplyv na mikroklimatické pomery v hodnotenom území ani počas prevádzky ani počas realizácie. Minimálny mikroklimatický vplyv môže vzniknúť v dôsledku zvýšenia zastavanosti územia a následného prehrievania vozovky a mierne zvýšenie teplôt v dôsledku zvýšenia intenzity dopravy v dotknutom území.

Počas prevádzky sa nepredpokladajú vplyvy na klimatické pomery dotknutého územia.

Vplyvy na ovzdušie

Pri stavebných prácach počas výstavby – najmä v počiatočnej fáze dôjde k dočasnému zvýšeniu prašnosti spôsobenému činnosťou stavebných mechanizmov. Súčasne dôjde aj k nárastu emisií v ovzduší z prevádzky automobilov na stavenisku a na trase prístupových ciest. Nepredpokladáme, že tento vplyv výraznejšie zhorší kvalitu ovzdušia, bude krátkodobý, časovo obmedzený a nepravidelný a vzhľadom na existujúce dopravné zaťaženie príľahlých komunikácií málo významný.

Rozptylovú štúdiu pre stavbu – „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie/ Brumov - Bylnice“ , vypracoval doc. RNDr. Ferdinand Hesek, CSc. v marci 2010.

Príspevok dopravy na projektovanej ceste k maximálnej krátkodobej koncentrácii CO a NO₂ na výpočtovej oblasti je uvedená na obr. 6 a 7 (Rozptylová štúdia – pozri prílohu Správy o hodnotení). Príspevok dopravy na projektovanej ceste k priemernej ročnej koncentrácii CO a NO₂ na výpočtovej oblasti je uvedená na obr. 8 a 9 (Rozptylová štúdia – pozri prílohu Správy o hodnotení).

V tab. 32 sú uvedené najvyššie krátkodobé a priemerné ročné koncentrácie CO a NO₂, ktoré sa vyskytujú na výpočtovej ceste. Najvyššie koncentrácie CO i NO₂ sa vyskytujú priamo na ceste, popr. v jej tesnej blízkosti. Ako je z obr. 2, 3 a 6, 7 (Rozptylová štúdia – pozri prílohu Správy o hodnotení) a z tab. 32 vidieť ani v najtesnejšej vzdialenosti od komunikácií nie je krátkodobá limitná hodnota pre CO ani pre NO₂ prekročená v súčasnej dobe ani po výstavbe cesty. Najviac sa k limitnej hodnote blíži krátkodobá koncentrácia NO₂, ktorá však ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach neprekročí 1,0 % limitnej hodnoty.

V tab. 32 sú pre porovnanie uvedené krátkodobé limitné hodnoty LH 1h podľa vyhlášky MŽP SR č. 705/2002 Z.z. o kvalite ovzdušia. Počítajú sa hodinové priemery krátkodobej koncentrácie CO a NO₂. Keď chceme hodinové priemery koncentrácie CO prepočítať na 8- hodinové priemery, musíme ich vynásobiť koeficientom 0,66. V tab. 32 a na obr. 2 a 6 (Rozptylová štúdia – pozri prílohu Správy o hodnotení) sú uvedené hodnoty krátkodobej koncentrácie CO prepočítané na 8-hodinové priemery.

Vyššie uvedené údaje poukazujú na to, že vplyv cesty na kvalitu jej okolia vyhovuje limitným hodnotám. Najvyššie koncentrácie CO i NO₂ v súčasnej dobe neprekročia 1,8 % limitných hodnôt ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach. Najvyšší príspevok projektovanej cesty pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach je len 1,0 % limitnej hodnoty.

Vplyvy na vodné pomery

Tak ako pri povrchových, aj pri podzemných vodách vykazuje celá oblasť s výskytom flyšových vrstiev deficit vodných zdrojov. Nevhodné kolektorské vlastnosti flyšových vrstiev, spolu so špecifickými tektonickými pomermi spôsobujú rýchle odtokanie zrážok formou povrchového alebo podpovrchového odtoku. To spôsobuje výrazný deficit vodných zdrojov, čo zaraďuje z vodohospodárskeho hľadiska túto oblasť medzi málo významné oblasti. Na základe bilančných prepočtov a údajov z hydrogeologických prieskumných vrtvov sa zásoby podzemných vôd v tomto rájone odhadujú maximálne na 30 - 40 l.s-1. Z nich sa v súčasnosti využíva 14 l.s-1 vo **vodnom zdroji Stará Rieka, situovanom v nive Vlára nad Horným Srním, 0,64 l.s-1 v ojedinelých rozptýlených zdrojoch** (napr. horáreň Sietne, Vlára dvojbytovka).

Napriek tomuto konštatovaniu nemožno považovať územie, na ktorom bude prebiehať výstavba komunikácie, za vodohospodársky úplne bezvýznamné. Dôkazom toho je aj existencia vodného zdroja Stará

Rieka s výdatnosťou $Q=14 \text{ l.s-1}$, ktorý leží v bezprostrednej blízkosti posudzovanej komunikácie. Vodný zdroj má vytýčené pásma hygienickej ochrany I. stupňa a II. stupňa vnútorné aj vonkajšie. Celá trasa cesty prebieha po štrkopiesčitých náplavoch, ktoré vo všeobecnosti vykazujú vysoké hodnoty koeficientu filtrácie a z hydrogeologického hľadiska sa správajú ako významný kolektor podzemných vôd, ktorý je dopĺňaný najmä povrchovou vodou z nezakolmatovaného koryta Vlára, ale taktiež skrytými prestupmi podzemnej vody do nivy Vlára zo svahov údolia. Bližšie preskúmanie množstva a kvality podzemných vôd však doteraz realizovaný nebol.

Vodný zdroj Stará Rieka leží v blízkosti trasy navrhovanej komunikácie, ktorá prechádza popri hranici jeho ochranného pásma. Prírodné vývery podzemných vôd sa v posudzovanom území nevyskytujú. V blízkosti trasy, avšak už v pravom svahu údolia sa nachádza zdroj minerálnej vody označovaný ako Prameň v poľnej časti Kopaná TE-15 (miestny názov Kyselka). Prameň má minimálnu výdatnosť, avšak typické chemické zloženie. Ide o hydrouhlíčanovú, sodnú vodu, zaujímavým je zvýšený obsah kyseliny boritej.

Vlára je najvýznamnejším vodným tokom, ktorý preteká nielen popisovaným územím, ale aj celými Bielymi Karpatmi. Jej hydrologický režim možno označiť ako dažďovo-snehový s maximálnymi prietokmi v marci až apríli a minimom v jesenných mesiacoch.

Počas prevádzky nevzniknú odpadové vody z dôvodov: ubytovanie bude mimo obce alebo v okolitých obciach, čistenie strojov a mechanizmov neprípadá do úvahy z dôvodu ochrany povrchových a podzemných vôd a bioalety budú čistené servisnou organizáciou, ktorá si odpad odvezie fekálnym vozidlom. Pracovníci budú mať sociálne zariadenie na ubytovní mimo staveniska a nebudú ubytovaní priamo na stavenisku.

Odpadové vody dažďové z prevádzky budú vznikať z odvodnenia vozovky. Splachová voda z vozovky bude odvedená jednostranným priečnym a sklonom 2,5 % a pozdĺžnym sklonom do otvorenej priekopy a terénu. V miestach, kde nie je možné osadiť rúrový priepust bude splachová voda odvedená do vsakovacích jám. Predpokladané množstvo dažďových odpadových vôd z telesa cesty je $760 \text{ mm/rok} \times 13200,00 \text{ m}^2 = 1003,2 \text{ m}^3/\text{rok}$.

Potenciálnym zdrojom znečistenia podzemných vôd môžu byť obdobné havarijné situácie, ako boli popísané vo vplyvoch na humánne prostredie. Majú však povahu možných rizík. V štádiu výstavby je potrebné zabezpečiť, aby z nasadených strojov a zariadení nedochádzalo k únikom škodlivých, najmä ropných látok do pôdy s následnou možnou kontamináciou podzemnej vody. Je dôležité dodržiavať pravidelnú kontrolu technického stavu nákladných automobilov, zabezpečenie podložia dočasných stavebných skládok použitím nepriepustných izolačných fólií, prepravu ropných látok a nebezpečných tekutín v areáli staveniska, ktoré budú pod dozorom zodpovednej osoby, resp. stavbyvedúceho a v súlade s vypracovaným havarijným plánom.

Navrhovaná výstavba navrhovanej činnosti ani jeho prevádzka neovplyvní významne hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia ani jeho okolia, nepredpokladá sa vplyv na kvalitatívno-quantitatívne pomery podzemných vôd.

Predpokladaný rozsah vplyvov vzhľadom na navrhované zakladanie stavby a hydrogeologické a geologické pomery je miestneho významu a nebude mať podstatný vplyv na vodné dotknutého územia, ani jeho najbližšieho okolia.

Vplyvy na pôdu

Dominantným typom pôd v oblasti sú kambizeme (hnedé pôdy), ktoré zastupuje viacero subtypov. Ide najmä o kambizeme rendzinové, ktoré sa vyskytujú v oblastiach s výskytom karbonatických hornín v podloží. Ďalej sú v rámci tohto typu časté aj kambizeme typické nasýtené a to najmä na svahových sedimentoch nekarbonatických hornín a kambizeme psefitické, na nespevnených sedimentoch - sutiach a štrkoch.

Z viacerých ďalších typov pôd majú ešte významnejšie zastúpenie rankre (v oblasti flyšových hornín), rendziny (na karbonátoch v oblasti bradlového pásma) a pararendziny (najmä v oblasti príbradlového flyšu so zvýšeným výskytom slieňov, slieňovcov a ilovcov).

Po obvode Bielych Karpát na sprašových hlinách a sprašiach vystupujú najmä luvizeme (ilimerizované pôdy). Priamo v posudzovanom území prevládajú pôdne typy fluvizemí (nivné pôdy), pričom možno predpokladať prevahu fluvizeme typickej a fluvizeme psefitickej, prípadne v miestach s vyššou hladinou **podzemnej vody aj fluvizeme glejovej**.

Podľa atlasu krajiny Slovenskej republiky (SAŽP, 2002) oblasť okolia Homého Smia patrí medzi územia s relatívne čistými pôdami.

Kontaminácia pôd sa prejavuje najmä v kotlinovej časti posudzovaného územia. Tento problém vznikol v minulosti pri preexponovanom využívaní umelých hnojív v poľnohospodárstve, čo bolo ešte umocnené existenciou vysokých emisných limitov a prašnosťou, ktoré vykazovala cementáreň v Hornom Smí. V súčasnosti sú oba tieto faktory značne potlačené, nepredstavujú už obzvlášť výrazný problém a ich plošné pôsobenie v súčasnosti doznieva. V blízkosti komunikačných trás ostáva problémom zimná údržba ciest a emisie spodín automobilov. Mierne zvýšené obsahy Ni v kotlinovej časti územia a bodové Cu na lokalite Čaganov nie sú ohrozujúcimi faktormi, keďže u Ni ide len o pozadové zvýšenie obsahu v pôdnych vzorkách a zvýšené hodnoty Cu na lokalite sú vyhodnotené ako vplyvy špecifického spôsobu vzniku flyšových vrstiev, chemických reakcií a obsahu minerálov v nich. *Zdroj: Čistá Vlára od ústia k prameňu, Občianske združenie Pre Prirodu Trenčín, 2006*

Navrhovaná činnosť bude realizovaná na pozemkoch parcelné čísla: 2130, 2529, 2535, 2537, 2540, 2541, 2542, 2578, 2584, 2585, 2590, 2593, 5201, 5202, 5203 a 5204 v k. ú. Horné Srnie.

Realizáciou stavby nedôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy. Budú zabraté iba pozemky vedené ako ostatné plochy, a to už jestvujúce poľné cesty, časti miestnych komunikácií o výmere. Celková výmera komunikácie bude 13 200,00 m².

Pre zariadenie staveniska sa využijú plochy priliehajúce pri komunikácii (dočasná skládka stavebných materiálov).

Realizáciou činnosti dôjde k záberu pôdy na poľnohospodárskom pôdnom fonde. Pri vyňatí z PPF je potrebné postupovať v súlade so zákonom NR SR č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na pôdu považujeme počas za málo významné iba počas výstavby. Počas prevádzky – za zanedbateľné.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Hodnotená činnosť - stavba „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov – Bylnice“ spočíva vo vybudovaní a rekonštrukcii miestnej komunikácie v kategórii MOK 4,0/3,0 (koruna/jazdný pruh), s asfaltovým povrchom, dĺžkou 4067,93 m a plochou 14 270 m².

Vplyvy na faunu

Keďže tri plánované stavebné zásahy – objekty (SO 01, SO 02, SO 03) v území sú úplne odlišného charakteru, tak aj ich vplyv na faunu bude pri jednotlivých objektoch odlišný. SO 01 bude mať vplyv predovšetkým na suchozemskú faunu, SO 03 na suchozemskú i vodnú faunu a SO 02 prakticky len na vodnú faunu.

Výstavbou a rekonštrukciou cesty (SO 01), ktorá je rozdelená na päť trás (A-E), bude len v minimálnej miere zničená, resp. poškodená nelesná fauna trávnatých a krovinných spoločenstiev. O stanovišťa a trofickú bázu prídu ako mnohé druhy bezstavovcov, vrátane niektorých chránených druhov (napr. bystrušky – rod Carabus, čmele – rod Bombus a pod.), tak aj stavovce – napríklad plazy (jašterica krátkohlavá), viaceré druhy vtákov i cicavcov, predovšetkým drobných zemných cicavcov (chránené piskory, jež). Kvantifikovať tieto straty bez detailného monitoringu nie je možné, no nepôjde o významné počty. Z ekologického hľadiska je dôležitejšie upriamiť pozornosť na niektoré cenné mikrohabitaty, predovšetkým mokrade. Nutné je počas výstavby komunikácie postupovať tak, aby nedošlo k poškodeniu novovybudovaného liahniska v blízkosti sanovanej skládky a trasy D, resp. aj niektorých ďalších drobných mokradí, v ktorých sa koncentrujú viaceré druhy obojživelníkov počas rozmnožovania. Spevnenie komunikácie a vybudovanie priekop v niektorých úsekoch zhruba 4 km dlhej cesty určite zhoršia migráciu niektorých menej vagilných živočíchov – bezstavovcov, ale aj stavovcov, napríklad obojživelníkov. Či môže dôjsť napríklad aj k zvýšenej mortalite na asfaltovom povrchu komunikácie (naakumulované teplo, potrava), ktorý dosť často láka viaceré druhy živočíchov (obojživelníky, plazy, jež), možno len špekulovať.

Úpravou troch jestvujúcich brodov (SO 02) navrhnutým spôsobom – pomocou ťažkého kamenného záhozu a preliatím spár medzi balvanmi betónom, by došlo na každom brode k zničeniu intersticiálnych priestorov a znehodnoteniu životného prostredia fauny, ktorá ich obýva, čo predstavuje pri šírke brodových úsekov (4 m) pomerne drastický zásah. Týmto zásahom by sa narušila migrácia drobných vodných organizmov, ale aj rýb, vrátane najvzácnejšieho plža vrchovského. Lokálny vplyv látok vyluhovaných z betónu môže mať na živočichy len krátkodobý negatívny vplyv.

Oprava pravého brehu Vlára (SO 03) v rkm 8,600 – 8,700 je navrhnutá pomere šetrným spôsobom – pomocou záhozu z lomového kameňa. Zlikvidovaním kolmého brehu tejto brehovej nátrže bude zlikvidovaný veľmi špecifický biotop viacerých druhov živočíchov - niektorých bezstavovcov (napr. blanokrídlavca *Mimumesa atratina*) i stavovcov (napr. rybárika riečneho), budujúcich si úkryty v eróziou odkrytých aluviálnych sedimentoch. Za určitú kompenzáciu takto opraveného konkávneho brehu možno považovať vytvorenie špecifického mikrohabitatu z lomového kameňa pod vodnou hladinou, ktorý je vyhľadávaný viacerými druhmi živočíchov, vrátane rakov a rýb.

Pri pohľade na rieku Vlára a jej riečnu nivu, ako regionálny biokoridor, nepredstavujú plánované stavebné objekty také zásahy, ktoré by mohli významným spôsobom negatívne ovplyvniť migráciu živočíchov.

Vplyvy stavby na flóru (chránené, vzácne a ohrozené druhy)

V zmysle Zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, prílohy č. 5 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., v dotknutom území neboli zaznamenané rastlinné druhy európskeho významu, národného významu ani chránené rastliny. Plánovaná stavba nemá vplyv na chránené taxóny rastlín.

Podľa Zoznamu ohrozených druhov (Feráková, Maglocký, Marhold, 2001 In: Baláž, Marhold, Urban, (eds.), 2001) sa v území vyskytuje myrikovka nemecká (*Myricaria germanica*), kategória ohrozenosti VU – zraniteľný druh. Tento druh sa v území historicky vyskytoval, v posledných desaťročiach nebol potvrdený. V roku 2007 bola realizovaná reintrodukcia tohto druhu na niekoľkých vhodných lokalitách pozdĺž rieky Vlára. Jedna z lokalít reintrodukcie myrikovky nemeckej sa nachádza v blízkosti plánovaného brodu na rkm 7,47, ďalšia lokalita je na ľavom brehu približne v mieste prečistenia koryta (súčasť opravy brehu SO 03). Realizáciou stavebných objektov SO 02 a SO 03 budú lokality reintrodukovanej myrikovky nemeckej zasiahnuté.

Vplyvy na biotopy

Jednotlivé stavebné objekty budú znamenať nasledovný záber, resp. ovplyvnia biotopy nasledovne:

SO 01 výstavba a rekonštrukcia cesty (trasa A-E), dĺžka 4067,93 m, plocha 14 270 m²

Trasa A:

5 výhybní (každá v dĺžke 24 m), rekonštrukcia priepustov v km 0,977 a 1,920, nový rúrový priepust v km 1,100.

Pri popise vplyvov na biotopy boli trasy posudzovanej stavby rozdelené na menšie úseky.

Koniec intravilánu Horného Smia po hranicu SKUEV

Rekonštrukciou a spevnením terajšej komunikácie, a vybudovaním výhybne nedôjde k záberu hodnotných biotopov, keďže sa tu nachádza iba ruderálna bylinná vegetácia (biotop X3) a ojedinelé náletové dreviny. Brehový porast Vlára nebude dotknutý. Pozornosť treba venovať kolóniám invázičných rastlín, najmä pohánkovca japonského, aby sa presunmi zeminy nerozšírovali.

Hranica SKUEV na pravom brehu po odbočku k brodu v rkm 6,650

Trasa prechádza pod svahom s lesným porastom, do ktorého nezasahuje. Liniový brehový porast na druhej strane cesty (biotop Ls 1.3) bez významnejšieho kontaktu. Cesta a dve výhybne zaberú iba ruderálne porasty.

Od odbočky k brodu v rkm 6,650 po odbočku k vodnému zdroju Stará Rieka

Trasa v tomto úseku prechádza stromovo-krovitým lužným porastom, viazaným na prítok Vlára, ktorý pod cestou dotuje vodou mokrad s vrbinami aj jelšový porast (biotop Ls 1.3 jaseňovo-jelšový podhorský les). V tesnej blízkosti cesty sa vyskytujú ruderálne druhy a náletové krovie (trnkové kroviny Kr7). Úprava priepustu si vyžiada obmedzený výrub stromov a krov, ktorý však nepredstavuje významný zásah do biotopu jaseňovo-jelšového podhorského lesa. Trasa ďalej pokračuje v intenzifikovanom trávnom poraste Lk1, pozdĺž oplotenia ochranného pásma vodného zdroja. V priestore medzi cestou a riekou sa nachádzajú porasty inváznej slnečnice hlúzatej.

Od vodného zdroja po brod v rkm 7,47

Trasa sa odkláňa od Vlára, prechádza intenzifikovanými ruderalizovanými trávnyimi porastmi (biotop Lk1, X5), za plánovanými výhybňami sa trasa približuje k brehu Vlára s vysadenými drevinami (dosadba brehových porastov z r. 2007). Táto časť trasy sa nachádza v území európskeho významu SKUEV Rieka Vlára, zasahuje však iba antropogénne biotopy.

Trasa B:

1 výhybňa, priepust v km 0,250

Od brodu v rkm 7,47 po križovanie so železnicou a opravu brehu

Od priepustu na prítoku spod kyselky trasa prechádza cez krátky úsek s porastom jelši Ls 1.3, potom kontaktuje nitrofilnú ruderalnú vegetáciu X3, kde sa nachádza skládka dreva a porasty inváznej slnečnice hluznatej – plocha sa zvažuje k rieke, býva zaplavená pri vysokých stavoch vody v koryte Vlára. Priepust na prítoku (Bradelský potok), cesta prechádza popod les popri oplotení chat v tesnej blízkosti liniového brehového porastu Vlára. Lom Rajkovec, plánovaný priepust, ohyb cesty v kontakte lesného porastu a brehového porastu, v ohybe sa nachádzajú podsvahové depresie vyplnené vodou. Plánovaná výhybňa sa nachádza v blízkosti píly Rajkovec, kde sa v okolí trasy vyskytuje porast pohánkovca japonského a ruderalnej vegetácie. Od križovania so železnicou vedie trasa medzi násypom železnice a enklávou jelšiny až po miesto opravy brehu, kde už brehový porast chýba.

V tomto úseku trasa kontaktuje biotop európskeho významu Ls 1.3 jaseňovo-jelšové podhorské lesy, významne ho však neovplyvní.

Trasa C:

3 výhybne, priepusty (0,342; 0,370; 0,618), križovanie rieky v km 0,925 (podmočená lokalita)

Od miesta plánovanej opravy brehu po brod v rkm 9,32

Za úsekom opravy brehu cesta prechádza podmáčaným porastom lužných drevín – ide o biotop jaseňovo-jelšové podhorské lesy, v ktorom sú primiešané druhy lesných drevín, ako aj agát biely, čo prispieva k nepriaznivému stavu tohto biotopu. Naplánované sú dva priepusty a výhybňa, vybudovanie ktorých bude znamenať aj výrub drevín, teda zásah do biotopu.

Ďalej až po lávku Čakanov je trasa v kontakte s trávinnou vegetáciou Lk1, ktorá je ruderalizovaná. Medzi nájazdom na lávku a brodom v rkm 9,32 sa nachádza hodnotný mokraďový biotop s dominantnou sitinou sivou, zaradený ako biotop európskeho významu Lk5. Trasa C sa pod nájazdom na lávku stáča k brehu Vlára a pokračuje ďalej k brodu po brehu rieky, bez kontaktu s mokraďou.

SO 02 Brod v rkm 9,32 (49 m)

V mieste brodu sa na pravom i ľavom brehu nachádza monodominantný porast inváznej slnečnice hluznatej, ktorý prechádza do vrbových krovín. Budovaním brodu bude dotknutý biotop národného významu vrbové kroviny Kr 9 (v projekte ako odstránenie krovia na ploche 95 m²) a rozrušený porast invázných rastlín (v projekte ako odstránenie tráv a tŕstia na ploche 190 m²).

Trasa D:

(odbočka z A v 0,911): križovanie rieky v km 0,036 (brod).

Odbočka z trasy A k brodu v rkm 6,650

V mieste plánovanej odbočky k brodu v rkm 6,650 sa nachádza mozaika biotopov vrbové kroviny (Kr 9), trnkové kroviny, brehový porast a vrbové kroviny so stojatou vodou (Kr 8). Súčasný prístup k rieke vytvárajú dve odbočky z nespevnej komunikácie, ktoré sa na brehu spájajú. Začiatok trasy D (prístup k brodu) bude osadený v záreze, čo si vyžiada premiestnenie zeminy a zásah do vegetácie. Depresia so stojatou vodou sa nachádza v tesnej blízkosti zárezu, výstavbou môže dôjsť ku kontaktu s biotopom národného významu Kr 8 vrbové kroviny stojatých vôd, priamy záber biotopu sa nepredpokladá. Kontakt aj s trnkovými krovínami, ktoré však nepredstavujú významný biotop.

SO 02 Brod v rkm 6,650 (44 m)

Pri budovaní brodu v rkm 6,650 budú zasiahnuté biotopy národného významu vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch niek (Kr 9), tvorené najmä vrbou purpurovou a vrbou trojtyčinkovou, ktoré rastú na

štrkovej lavici na pravom brehu (vpravo i vľavo od brodu) – podľa projektovej dokumentácie bude odstránené krovie na ploche 80,5 m².

V synúzii bylín sa vyskytujú bežné druhy, sporadicky sa objavuje chrastnica trst'ovníkovitá, povoja plotná, ježatec laločnatý a invázne rastliny slnečnica hľuznatá a netýkavka veľkokvetá (podľa projektovej dokumentácie odstránenie tráv a trstia na ploche 161 m²).

Na ľavom brehu sa nachádza brehovú nátrž bez súvislého porastu – na tomto brehu nedôjde k významnému kontaktu stavby s vegetáciou.

Napojenie brodu na štátnu cestu

Stavba prechádza ruderalnými porastami, lemujúcimi športové ihrisko a priemyselný areál firmy Bricol, pri ktorej sa napoji na štátnu cestu. Tento úsek stavby nemá vplyv na vzácne biotopy.

Trasa E:

(odbočka z A v 1,660): 1 výhybňa, križovanie rieky v km 0,04162 (brod), križovanie železnice (0,267).

SO 02 Brod č. 2 v rkm 7,47 (61 m)

Prístup k brodu na pravom brehu bude vedený v záreze, na ľavom brehu zasiahne štrkovú lavicu s porastom krovitých vrúb a výsadbou myrikovky. Dôjde k záberu biotopu národného významu vrbové kroviny Kr 9, aj biotopov európskeho významu Br 2 (bylinné porasty pozdĺž brehov) a Br 5 (rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou). Miesto brodu je ovplyvňované dynamikou toku, prebieha tu tvorba náplavov pozdĺž štrkovej lavice a vývoj vegetácie zväzov *Chenopodium*, *Bidention*, *Phalaridion*. Na štrkovej lavici sa nachádzajú sukcesné štádiá krovitých vrúb Kr 9. Celá táto dynamická mozaika biotopov bude v mieste brodu zasiahnutá. Podľa projektovej dokumentácie bude odstránené krovie na ploche 92 m² a bylinná vegetácia (odstránenie tráv a trstia) na ploche 184 m².

Napojenie brodu v rkm 7,47 na štátnu cestu

Prechádza biotopom X5 – extenzívne pole, križuje železnicu, ústi na štátnu cestu.

SO 03 oprava pravého brehu rieky Vlára v rkm 8,6-8,7

Dĺžka opravy pravého brehu toku Vlára je 121,65 m. Ide o podomieľaný konkávnny breh bez porastu. V rámci stavebného objektu SO 03 je tiež navrhnuté prečistenie koryta toku na ľavej strane (úprava vytvarovaním dna a svahu), za účelom zlepšenia odtokových pomerov v danom úseku toku. Dĺžka úpravy (prečistenia koryta) ľavého brehu je 87,55 m. Na ľavom brehu sa nachádzajú porasty krovitých vrúb (Biotop národného významu Kr 9) a jelší (prioritný biotop európskeho významu Ls 1.3). Budovaním stavebného objektu SO 03 budú ovplyvnené biotopy európskeho významu Br 2 horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov (podľa PD odstránenie tráv a trstia na ploche 78 m²) a dôjde k zničeniu 50 m² biotopu národného významu Kr9 vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek.

Celkový záber biotopov

V zmysle dokumentácie posudzovanej stavby dôjde pri budovaní troch brodov SO 02 a oprave brehu s prečistením koryta SO 03 minimálne k nasledovnému záberu biotopov:

- biotopy národného významu:
- vrbové kroviny Kr 9: 318 m²
- biotopy európskeho významu:
 - Br 2 horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov a Br 5 Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodium*, *Bidention* spolu 262 m².

V rámci výstavby a rekonštrukcie cesty s vybudovaním výhybni a priepustov trasy A-E budú narušené najmä antropogénne biotopy, záber jelšových porastov bude vzhľadom k celkovej výmere posudzovanej stavby zanedbateľný.

Výrub drevín

Pri realizácii činnosti sa predpokladá iba minimálny výrub drevín (kríkov) iba pri úprave brodov a brehu rieky Vlára:

- SO 02 - brody cez koryto rieky Vlára,

- SO 03 –oprava pravého brehu koryta rieky Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,70.

Pri povoľovaní výrubu drevín je potrebné postupovať v zmysle platných legislatívnych predpisov - Zákon č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny a Vyhlášky č. 24/2003 Ministerstva životného prostredia, ktorou sa vykonáva Zákon o ochrane prírody a krajiny a Vyhlášky č. 492/2006 Ministerstva životného prostredia, ktorou sa mení a dopĺňa Vyhláška č. 24/2003.

V zmysle cit. zákona § 47 ods. 4a) sa súhlas na výrub dreviny nevyžaduje na stromy s obvodom kmeňa do 40 cm meraným vo výške 130 cm nad zemou a krovité porasty s výmerou do 10 m² ak nerastú na území s druhým alebo tretím stupňom ochrany, na cintorínoch alebo ako súčasť verejnej zelene (ods. 5).

Vplyvy navrhovanej prevádzky a výstavby na faunu, flóru a ich biotopy hodnotíme ako málo významné, lokálne a dlhodobé, negatívne.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Rieka Vlára a jej povodie leží v prevažnej miere v orografických celkoch Vizovická vrchovina a Biele Karpaty. Neplatí to len o niekoľko kilometrovom úseku v dolnej časti toku, kde preteká Považským podolím, v ktorom ústí do Váhu. Tok Vlára vytvára v priestore Bielych Karpát výrazné hlboko zarezané údolie, ktoré rozdeľuje pohorie na viaceré podcelky. Severnú časť povodia tu tvorí Chmeľovská hornatina na českej a Kobylináč na slovenskej strane hranice. V južnej časti povodia to je Lopenická hornatina v Českej republike a Súčanská vrchovina na Slovensku. Riečna sieť má vejárovitý charakter, pričom hustota tokov dosahuje hodnotu 0,2 km/km².

V súčasnej krajinskej štruktúre širšieho územia dominuje poľnohospodársky využívaná krajina.

Súčasnú krajinnú štruktúru dotknutého územia je tvorí:

- nespevnená komunikácia
- trvalé trávne porasty
- krajinná zeleň
- vodný tok

Súčasná krajinná štruktúra predstavuje krajinu vidieckeho typu v prihraničnej oblasti.

Širšie územie je tvorené prevažne poľnohospodárskou pôdou, lesnou a krajinnou zeleňou, poľnými cestami, oploteným areálom vodného zdroja, obslužnými areálmi, zdrojom minerálnej vody, lyžiarskym areálom, stavebnými objektmi a areálmi, štátnou cestou I/57, Horné Srnie – štátna hranica SR - ČR.

Scenériu dotknutého územia dotvárajú brehovité porasty pozdĺž toku Vlára a v pozadí masív pohoria Biele Karpaty. Na scenérii dotknutého územia sa podieľa aj zastavané územia obce Horné Srnie s dominantami – kostol, cementáreň a aj blízky kameňolom.

Realizáciou výstavby objektu – Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov – Bylnice sa zmení štruktúra prvkov súčasnej krajinskej štruktúry priamo v dotknutom území iba minimálne.

Dobuduje sa už jestvujúca komunikácia a brody a upraví sa breh rieky Vlára ohrozený zosuvmi.

Navrhovaná činnosť je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite ako aj so spracovávaným územným plánom obce Horné Srnie. Taktiež je v súlade s projektom pozemkových úprav v uvedenej obci. V projekte pozemkových úprav je plánované vybudovať posudzovanú komunikáciu aj tri brody a do územného plánu to bude podľa údajov z obce zadané a zapracované.

Z pohľadu širšieho územia nebude mať navrhovaná činnosť zásadný vplyv na vnímanie krajiny.

Vplyv na krajinu hodnotíme ako málo významný, lokálny a dlhodobý, po uvedení do prevádzky ako negatívny aj pozitívny.

Negatívny vplyv na vizuálne vnímanie krajiny sa dá očakávať počas výstavby. Je to vplyv dočasný počas realizácie stavby (stavenisko).

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Hodnotená činnosť - stavba miestna obslužná komunikácia MOK 4,0/3,0 (celková dĺžka 4067,93 m, plocha 14 270 m²) leží takmer v celej dĺžke v CHKO Biele Karpaty. Viac ako dve tretiny celkovej dĺžky trasy stavby zasahujú do územia sústavy NATURA 2000 - územia európskeho významu SKUEV 0148 Rieka Vlára. V oboch chránených územiach platí druhý stupeň ochrany prírody.

Predmetom ochrany v území európskeho významu SKUEV 0148 Rieka Vlára sú biotopy európskeho významu:

- 91E0* (Ls1.3) Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy
 - 3220 (Br2) Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov
 - 3270 (Br5) Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodium rubri* p.p.a *Bidentition* p.p.
 - 3260 (Vo4) Nižinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*
 - 6430 (Lk5) Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach
- a druhy európskeho významu:
- hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*)
 - plž zlatistý (*Sabanejewia aurata*)
 - kunka žltobruchá (*Bombina variegata*).

Vplyvy stavby na predmet ochrany v SKUEV Rieka Vlára sú nasledovné:

Vplyvy na druhy živočíchov európskeho významu (ryby – plž zlatistý, hlaváč bieloplutvý, obojživelníky – kunka žltobruchá)

Počas výstavby

Stavebné objekty brody SO 02 a oprava brehu SO 03

- poškodenie až zničenie ikier uvedených (i ďalších) druhov rýb v dôsledku uvoľnenia sedimentov pri pohybe ťažkých mechanizmov priamo v koryte pri prácach v jamách mesiacoch – vplyv negatívny, významný, pri dodržaní opatrení vplyv malý
- realizácia prác v koryte rieky počas letných mesiacov pri nízkych prietokoch spôsobí zakalenie a môže vyvolať zadusenie rýb - vplyv negatívny, významný, pri dodržaní opatrení vplyv malý
- zhoršenie pobytových a trofických možností rýb v dôsledku poškodenia štruktúry dna
- narušenie migrácie rýb vrátane najvzácnejšieho plža vrchovského
- vylúhovanie chemických látok z betónu a zmena pH vody - krátkodobý negatívny vplyv.
- záber biotopov chránených druhov živočíchov európskeho významu (ich výmera je ťažko kvantifikovateľná)
- vybudovaním opevnenia z lomového kameňa vznikne nový vodný biotop vhodný pre niektoré druhy rýb a rakov – vplyv pozitívny

Stavebný objekt trasa komunikácie SO 01

- biotopy obojživelníkov - mokrade v blízkosti trasy C a D sú potenciálne ohrozené manipuláciou s materiálom, depóniami, prejazdmi mechanizmov - vplyv negatívny, pri dodržaní opatrení vplyv malý

Počas prevádzky

Stavebný objekt trasa komunikácie SO 01

- úhyn živočíchov – vtokové lapače a priepusty pôsobia ako pasce pre živočíchy (obojživelníky, aj bezstavovce, drobné cicavce, napr. jež) – pri dodržaní opatrení vplyv stredne veľký
- úhyn obojživelníkov - počas jarnej migrácie obojživelníkov je predpokladaný zvýšený výskyt týchto živočíchov na komunikácii a môže dôjsť k úhynu – vplyv malý, nakoľko komunikácia nebude veľmi frekventovaná
- zhoršenie migrácie vodných i suchozemských živočíchov

Stavebné objekty brody SO 02 a oprava brehu SO 03

- potenciálne zhoršenie kvality vody pri úniku ropných látok z prechádzajúcich vozidiel
- narušenie migrácie rýb vrátane najvzácnejšieho plža vrchovského
- zlepšenie podmienok pre druhy rýb európskeho významu najmä v letnom období pri nízkych stavoch vody, kedy dochádza k bujneniu vláknitých nias – prejazdy vozidiel rozrušia a odstránia porasty nias a zlepšia životné podmienky pre ryby

Vplyvy na biotopy európskeho a národného významu

Počas výstavby

Stavebné objekty brody SO 02 a oprava brehu SO 03

- priamy záber (zničenie) biotopov v nasledovnom rozsahu:
 - biotopy národného významu:
 - vrbové kroviny Kr 9: 318 m²
 - biotopy európskeho významu:
 - Br 2 horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž brehov
 - Br 5 Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodium*, *Bidention*: pri SO 03 a SO 02 v rkm 7,47 spolu 262 m²

- potenciálne rozširovanie invázných rastlín

Stavebný objekt trasa komunikácie SO 01

- priamy záber (zničenie) biotopov v nasledovnom rozsahu:
 - prioritné biotopy európskeho významu:
 - *Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy - biotop je narušený (redukované brehové porasty s inváznymi rastlinami), rozsah priameho záberu je minimálny, vplyv malý
 - potenciálne ohrozenie biotopov európskeho a národného významu
 - Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach a Kr 8 vrbové kroviny so stojatou vodou v blízkosti trasy C a D - sú potenciálne ohrozené manipuláciou s materiálom, depóniami, prejazdmi mechanizmov - pri dodržaní opatrení vplyv malý
- potenciálne rozširovanie invázných rastlín

Počas prevádzky

Stavebný objekt trasa komunikácie SO 01

Stavebné objekty brody SO 02 a oprava brehu SO 03

- potenciálne znečistenie – napr. ropné látky, vývoz tuhého komunálneho odpadu
- potenciálne rozširovanie invázných rastlín

Vplyv navrhovanej činnosti na CHKO Biele Karpaty vzhľadom k veľkosti CHKO hodnotíme ako zanedbateľné.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Z hľadiska regionálneho územného systému ekologickej stability ovplyvní stavba regionálny biokoridor Vlára, ktorý spája biocentrum nivy rieky Váh s nadregionálnym biokoridorom Bielych Karpát cez regionálny biokoridor bradlového pásma. Posudzovaná komunikácia predstavuje stresový faktor, ktorý ovplyvní fungovanie biokoridoru najmä počas výstavby (budovanie brodov, hradenie toku počas výstavby brodov, premiestňovanie sedimentov pri oprave brehu).

Z dlhodobého hľadiska stavba nebude mať podstatný vplyv na funkciu regionálneho biokoridoru Vlára.

Z hľadiska miestneho územného systému ekologickej stability, vypracovaného ako súčasť Projektu pozemkových úprav, bude mať stavba potenciálny vplyv na miestne biokoridory – prítoky Vlára Bradelský potok a Čaganovský potok, napr. počas budovania priepustov. Prevádzka komunikácie môže mať negatívny vplyv iba v prípade havárie a znečistenia vody napr. ropnými látkami. Tento vplyv patrí do kategórie rizík.

Fungovanie miestnych biokoridorov môže negatívne ovplyvniť vyvážanie komunálneho odpadu, ktoré môže potenciálne narastať vďaka lepšej dostupnosti územia po vybudovaní posudzovanej komunikácie. Tento vplyv patrí do kategórie rizík.

Priame vplyvy na prvky územného systému ekologickej stability hodnotíme ako zanedbateľné.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Realizáciou výstavby objektu – Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov – Bylnice sa zmení štruktúra prvkov súčasnej krajinej štruktúry priamo v dotknutom území iba minimálne.

~~Dobuduje sa už existujúca komunikácia, čiastočne nová komunikácia a brody a upravi sa breh rieky Vlára ohrozený zosuvmi. Vybudujú sa tri brody cez rieku.~~

Realizáciou činnosti nedôjde k záberu pôdy na poľnohospodárskom pôdnom fonde ani na lesnom pôdnom fonde.

Navrhovaná činnosť je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite ako aj so spracovávaným územným plánom obce Horné Srnie. Taktiež je v súlade s projektom pozemkových úprav v uvedenej obci. V projekte pozemkových úprav je plánované vybudovať posudzovanú komunikáciu aj tri brody. V súčasnosti pripravuje obec nový územný plán, do ktorého je navrhovaná investícia začlenená.

Vplyvy urbánny komplex a využívanie zeme hodnotíme ako zanedbateľné, dlhodobé, lokálneho charakteru.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Dotknuté územie sa nenachádza v pamiatkovo chránenom území a ani v jeho ochrannom pásme podľa § 2, ods. 4 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.

Výstavba navrhovanej činnosti priamo nepredstavuje riziko ohrozenia alebo poškodenia jestvujúcich pamiatkovo chránených objektov.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky hodnotíme ako nulové.

Vplyvy na archeologické náleziská

V dotknutom území nie je evidovaná archeologická lokalita.

V ďalších stupňoch PD je potrebné rešpektovať podmienku v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov o ÚP a SP a zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu: „Investor/stavebník každej stavby vyžadujúcej si zemné práce si od pamiatkového úradu v jednotlivých stupňoch územného a stavebného konania vyžiada konkrétne stanovisko ku každej pripravovanej stavebnej činnosti súvisiacej so zemnými prácami (líniové stavby, budovanie komunikácií, bytová výstavba, atď.) z dôvodu, že stavebnou činnosťou resp. zemnými prácami môže dôjsť k narušeniu archeologických nálezísk ako aj k porušeniu dosiaľ neevidovaných pamiatok.“

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

V priestore, kde sa bude navrhovaná činnosť realizovať nie sú evidované paleontologické ani významné geologické lokality.

Vplyvy hodnotíme ako nulové.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy predstavujú najmä ľudové zvyky a tradície.

Z pohľadu kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy nemá dotknuté územie v širších vzťahoch v rámci regiónu významný charakter. V dotknutom území sa nenachádzajú hodnoty, ktoré by boli cieľom záujmu obyvateľov širšieho okolia alebo návštevníkov regiónu. Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy dotknutého územia.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy hodnotíme ako nulové.

Iné vplyvy

Vplyvy na hlukovú situáciu

Hlukovú štúdiu pre dotknuté územie spracoval Klub Z P S vo vibroakustike, s.r.o. v máji 2010.

Akustickú situáciu vo vonkajšom priestore záujmového územia sa posudzuje v zmysle zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. z 21. júna 2007, o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., ktorou sa dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. zo 16. augusta 2007 Z.z., ustanovujúca podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektívizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Vyhodnotenie akustických pomerov pred výstavbou navrhovaného objektu

Na základe merania existujúcej situácie vykonaného v záujmovom území a archívu Klub ZPS vo vibroakustike - na meracom mieste M1 – hranica záujmového územia RD č.p. 33, Horné Strážnice možno

konštatovať, že podľa limitov prípustných hodnôt (PH) hluku vo vonkajších priestoroch v obytnom území: pre denný čas PH nie je prekročená, pre večerný čas PH nie je prekročená, pre nočný čas PH nie je prekročená.

Vyhodnotenie akustických pomerov po výstavbe objektu

Na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v rozsahu požiadaviek Vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., ktorou sa dopĺňa Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. v záujmovom území od emisie hluku z mobilných zdrojov pozemnej cestnej dopravy, ktoré súvisia iba s činnosťou projektu „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie/Brumov- Bylnice“, Zadanie A), pre denný, večerný a nočný čas možno konštatovať, že podľa prípustných hodnôt (PH) hluku z iných 1) zdrojov vo vonkajšom prostredí navrhovaných objektov: pre denný čas PH nie je prekročená 1) , pre večerný čas PH nie je prekročená 1), pre večerný čas PH nie je prekročená 1).

1) Pre hluk z mobilných zdrojov pozemnej cestnej dopravy, ktoré súvisia iba s činnosťou navrhovaného projektu „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Smie/Brumov - Bylnice“ – pre časový interval 12 h – denný čas (06:00–18:00 hod.) a časový interval 4h – večerný čas (18:00–22:00 hod.) a 8h – nočný čas (22:00-06:00 hod.) boli porovnávané predikované hodnoty s PH platnými pre hluk z pozemnej dopravy pre kat. územia II, čo predstavuje PH pre denný a večerný čas 50 dB, nočný čas 45 dB.

Hluk počas výstavby

Na základe platnej legislatívy je nutné dodržať najvyššie prípustné limity hluku v pracovných dňoch od 07:00 do 21:00 hod. a v sobotu od 08:00 do 13:00 hod. sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie pre stanovenie posudzovaných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí.

V pracovných dňoch od 08:00 do 19:00 hod. sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vnútri budov posudzovaná hodnota stanovuje pripočítaním korekcie $K = (-15)$ dB k maximálnej hladine A zvuku. Pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti sa neuplatňuje korekcia pre špecifický hluk.

Vplyvy na dopravu

Negatívne vplyvy počas výstavby je možné očakávať v dôsledku zvýšenej frekvencie dopravy stavebných mechanizmov a nákladnej dopravy na príjazdovej komunikácii.

Počas prevádzky sa počíta z minimálnym zvýšením intenzity dopravy – 20 prejazdov aut (10 prejazdov nákladných aut). Prejazdy nákladných aut budú mať navyše sezónny charakter (počas obrábania poľnohospodárskej pôdy, zväžania dreva).

Realizáciou navrhovanej činnosti bude vybudovaná nová komunikácia s celkovou dĺžkou 3 748,53 m a plochou 13 200,00 m² a tromi brodmi cez koryto rieky Vlára pre umožnenie prejazdu (resp. prechodu) opravných prostriedkov, ale aj peších osôb, pri minimálnych vodných stavoch cez koryto toku rieky Vlára.

Navrhnutá kategória vozovky je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite ako aj s územným plánom obce Horné Smie. Taktiež je v súlade s projektom pozemkových úprav v uvedenej obci. Miestna komunikácia trasa „A – E“ sa v zásade navrhuje kategórie MOK 4,0/30, vo všetkých trasách, so šírkou koruny cesty 4,0 m a so šírkou jazdného pruhu 3,0 m a krajnicami po 0,50 m. Komunikácia je rozdelená na päť trás s asfaltovým krytom. Pri trasovaní miestnych komunikácií sa vychádzalo z navrhovanej rýchlosti 30 km/h. Smerové vedenie komunikácií vychádza v prvom rade z ich pôvodného smerového vedenia, rozdelenia pozemkov podľa pozemkových úprav a zabezpečenia prístupu na okolité pozemky. Z dôvodov úspory pozemkov a dĺžky jednotlivých trás sú navrhnuté výhybne. Možnosť otáčania a vyhýbanie vozidiel je možné taktiež v križovaniach s poľnými cestami. Výškové vedenie poľných ciest je prispôbené konfigurácii územia, ktorý je rovinatého charakteru. Pri návrhu cestnej siete sa vychádzalo z jestvujúceho stavu. Pri smerovom navrhovaní komunikácii sa kládol dôraz na rozhľadové pomery, uhly križenia (bezpečnosť dopravy) zodpovedajú STN 736110.

Pre hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bolo použité komplexné viackritériálne hodnotenie. Súborné kritériá hodnotenia boli vybrané tak, aby charakterizovali spektrum vplyvov a ich významnosť. Kritériá očakávaných vplyvov (pozitívny vplyv, negatívny vplyv) boli vytvorené z hľadiska

kvalitatívneho (bez vplyvu, vplyvy zanedbateľné, málo významné, významné, veľmi významné) časového priebehu pôsobenia (krátkodobý, dlhodobý, trvalý) a zároveň boli vplyvy diferencované na vplyvy počas výstavby a vplyvy počas prevádzky.

Výsledky hodnotenia

Pri hodnotení vplyvov bol porovnaný nulový variant riešenia a navrhovaný variant riešenia.

Navrhovaný variant riešenia má predovšetkým pozitívne socioekonomické vplyvy (sprístupnenie územia, areálu lyžiarskeho vleku a minerálneho prameňa, eliminácia zosuvov brehu Vlára - ochrana pred povodňou, vybudovanie dopravnej infraštruktúry, rozvoj obce).

Spravidelné negatívne vplyvy súvisiace s výstavbou a prevádzkou navrhovaného variantného riešenia nepredstavujú významné riziko ohrozenia životného prostredia a jeho zložiek. Preto je navrhované variantné riešenie z hľadiska životného prostredia prijateľné a považujeme ho za optimálne.

Realizácia variantného riešenia prinesie najmä úžitky pre samotných obyvateľov obce Horné Srnie a aj návštevníkov obce.

Negatívne vplyvy na faunu a jej biotopy možno zhrnúť nasledovne:

- zhoršenie migrácie vodných i suchozemských živočíchov
- záber miest na reprodukciu – liahnísk
- zhoršenie pobytových a trofických možností živočíchov, vrátane rýb v dôsledku poškodenia štruktúry dna
- zhoršenie hniezdnych možností vtákov
- zásah do biotopov

Pozitívne vplyvy na faunu a jej biotopy:

Stavba SO 03 oprava brehu môže priniesť aj pozitívny vplyv na faunu, nakoľko vybudovaním opevnenia z lomového kameňa vznikne nový vodný biotop vhodný pre niektoré druhy rýb a rakov.

Presným vymedzením koridoru komunikácie sa zamedzí nekontrolovanému prejazdu aut cez dotknuté územie a tým sa eliminuje aj zásah do hodnotných biotopov.

Predpokladané negatívne vplyvy:

- zvýšenie intenzity dopravy
- emisie hluku z dopravy
- emisie znečisťujúcich látok z dopravy
- výrub drevín
- ber poľnohospodárskej pôdy
- záber biotopov.

Predpokladané pozitívne vplyvy:

- zvýšenie zamestnanosti (počas výstavby)
- obsluhuje územia pre vlastníkov pozemkov
- obsluhuje územia pre obyvateľov a aj návštevníkov (lyžiarsky vleč, minerálny prameň)
- rozvoj dopravnej infraštruktúry
- vplyv na rozvoj obce
- podpora rozvoja cestovného ruchu
- posilnenie a prehĺbenie cezhraničnej spolupráce
- eliminácia zosuvov brehu Vlára - ochrana pred povodňou
- eliminácia rizika havárií.

~~Predpokladáme, že navrhovaná činnosť bude mať pozitívny dopad aj na rovnosť príležitostí, pretože rieši súčasnú nedostupnosť niektorých lokalít pre skupiny obyvateľstva žijúce a využívajúce túto oblasť územia. Po realizácii projektu sa zdosťupnia jednotlivé lokality územia pre občanov čím sa vytvorí podmienky na plnohodnotné využívanie tohto územia. Obzvlášť silný dopad v tejto oblasti bude zaznamenaný v lokalite, kde je~~

i rodinná zástavba, pre ktorú bolo plnohodnotné využívanie tohto územia počas celého ich života v tejto oblasti doposiaľ nemožné.

Predpokladáme, že navrhovaná činnosť nebude mať významný negatívny vplyv na zložky životného prostredia. Pri dodržaní hygienických, bezpečnostných a zdravotných požiadaviek, environmentálnej legislatívy a za realizácie navrhovaných opatrení považujeme navrhované variantné riešenie za environmentálne prijateľné, s málo významnými až zanedbateľnými nepriaznivými vplyvmi na životné prostredie a pozitívnymi vplyvmi najmä na sprístupnenie územia, rozvoj infraštruktúry, podporu cestovného ruchu, ochranu pred povodňami.

Navrhovaná činnosť je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite, ako aj so spracovávaným územným plánom obce Horné Srnie. Taktiež je v súlade s projektom pozemkových úprav v uvedenej obci. V projekte pozemkových úprav je plánované vybudovať posudzovanú komunikáciu aj tri brody a do územného plánu to bude podľa údajov z obce zadané a zapracované.

V Hornom Srní, jún 2010