

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 5619/2010-3.4/ml)

vydané Ministerstvom pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR
podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene
a doplnení niektorých zákonov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Obec Horné Srnie

2. Identifikačné číslo

00311588

3. Sídlo

Družstevná 430/1, 914 42 Horné Srnie

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov - Bylnice

2. 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.

3. Užívateľ

Užívateľom navrhovanej činnosti bude navrhovateľ a jeho organizačné zložky, vlastníci a užívatelia okolitých pozemkov, správca vodného zdroja, obyvatelia a návštevníci obce Horné Srnie za účelom využitia lyžiarskeho vleku a prírodného prameňa - Kyselka.

4. Umiestnenie

Kraj: Trenčiansky

Okres: Trenčín

Katastrálne územie: Horné Srnie

Parcelné čísla: 2130, 2529, 2535, 2537, 2540, 2541, 2542, 2578, 2584, 2585, 2590, 2593, 5201, 5202, 5203 a 5204

Navrhovaná komunikácia začína pri hornom konci obce a pokračuje smerom k hranici s ČR, vedie po pravej strane toku rieky Vlára, v miestach brodov zasahuje aj na ľavý breh.

5. Termín začatia a ukončenia navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby: 11/2010

Termín ukončenia výstavby: 12/2011

Termín začatia činnosti: 09/2011

Termín ukončenia činnosti: nie je určený

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

V súlade s určeným rozsahom hodnotenia navrhovanej činnosti č. 5619/2010-3.4/ml zo dňa 12. 5. 2010 bol pre účely posudzovania činnosti popísaný nasledovný realizačný variant:

Stavba je členená na nasledovné 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

SO 01 Výstavba a rekonštrukcia cesty

Výstavba a rekonštrukcia cesty je rozdelená na päť trás:

- dĺžka trasy „A“ 1919,61 m, plocha trasy „A“ 6 500,00 m²
- dĺžka trasy „B“ 614,95 m, plocha trasy „B“ 2 353,00 m²
- dĺžka trasy „C“ 954,48 m, plocha trasy „C“ 3 614,00 m²
- dĺžka trasy „D“ 121,72 m, plocha trasy „D“ 353,00 m²
- dĺžka trasy „E“ 137,77 m, plocha trasy „E“ 380,00 m²

Celková dĺžka komunikácie je 3 748,53 m. Celková plocha komunikácie je 13 200,00 m².

Miestna komunikácia sa v zásade navrhuje kategórie MOK 4,0/30, vo všetkých trasách „A – E“, so šírkou koruny cesty 4,0 m a so šírkou jazdného pruhu 3,0 m a krajinami po 0,50 m, s asfaltovým krytom. Pri trasovaní cesty sa vychádzalo z navrhovanej rýchlosti 30 km/h. Smerové vedenie komunikácie vychádza v prvom rade z 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. Ako výhybne budú slúžiť aj križovania s inými poľnými cestami, nadväzujúce na projektovanú vozovku prípadne výjazdy na pozemky. Vybúraný materiál z existujúcej cesty sa navrhuje ako zásyp úpravy rieky Vlára, prípadne vhodný materiál použiť do násypov vozovky.

Trasa „A“ má dĺžku 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 6 výhybní. V staničení 0,977 00 je navrhnutá rekonštrukcia priepustu z dôvodu jeho nefunkčnosti. Je navrhnutý nový rúrový priepust DN 1000 v dĺžke 12,00 m + čelá na vtoku a výtoku. Na konci trasy „A“ taktiež dôjde k rekonštrukcii rúrového priepustu. Je navrhnutý rúrový priepust DN 1000 v dĺžke 7,00 m + čelá. V staničení 1,100 00 v križovaní s poľnou cestou je navrhnutý priepust DN 400 v dl. 12,00 m + čelá na vtoku a výtoku. U všetkých priepustov bude pred vtokom a výtokom v dĺžke 3,00 m bude dno koryta upravené kamennou dlažbou uloženou v betóne.

Trasa „B“ je pokračovaním trasy „A“ od zrekonštruovaného priepustu. Dĺžka trasy „B“ je 614,954 m. V trase „B“ sa navrhujú 2 výhybne. 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. Na konci úpravy poľnej cesty je navrhnuté priečne odvodnenie v kryte splachových vôd v kryte vozovky. Trasa je ukončená pri železničnom priecestí.

Začiatok trasy „C“ sa navrhuje za železničným priecestím a je pokračovaním trasy „B“. V trase „C“ je navrhnutých 5 výhybní. 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 staničení 0,342 00 sa navrhuje priepust DN 1000 v dĺžke 6,60 m. V staničení 0,370 00 je navrhnutý priepust DN 600 + vtoková jímka 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.

Začiatok trasy „D“ sa navrhuje na trase „A“ v staničení 0,911 00 stykovou križovatkou. V oblúku je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. V staničení 0,036 00 trasa križuje rieku Vlára, kde je navrhnutý brod v dĺžke 44,00m. Za brodom pokračuje vozovka v pôvodnej trase. V trase „D“ je navrhnutá 1 výhybňa. Dĺžka trasy „D“ je 121,72 m. Trasa „D“ je ukončená na konci výhybne v staničení 0, 121 72.

Začiatok trasy „E“ sa navrhuje na trase „A“ v staničení 1,660 00 stykovou križovatkou. V oblúkoch je vozovka rozšírená v súlade s STN 736110. V staničení 0,041 600 trasa križuje rieku Vlára. V tomto úseku je navrhnutý brod cez uvedenú rieku v dĺžke 61,00. Za brodom pokračuje vozovka v pôvodnej trase. V trase „E“ je navrhnutá 1 výhybňa. Trasa je ukončená za výhybnou v staničení 0, 137 77. Dĺžka trasy „E“ je 137,77m.

Výškové osadenie trasy „A“ je prispôbené konfigurácii územia, ktoré je rovinatého charakteru. Výškové osadenie trasy „B“ sa napája na výškové osadenie trasy „A“. Výškové osadenie trasy „C“ sa napája pri železničnom priecestí na pôvodnú upravenú plochu. Trasy A až C sú osadené v miernom násype z dôvodu odvedenia splachových vôd do terénu. V staničení 0,924 494 je niveleta trasy C ukončená pri rieke Vlára, cez ktorú je navrhnutý brod Niveleta pokračuje na druhom brehu rieky Vlára a napája sa na jestvujúce parkovisko. Výškové osadenie trasy „D“ sa napája plynule na trasu „A“. Začiatok trasy je osadený v záreze z dôvodu budovania brodu cez rieku Vlára. Za brodom niveleta cesty kopíruje terén až po koniec trasy. Výškové osadenie trasy „E“ sa napája plynule na trasu „A“. Trasa kopíruje pôvodný terén pred aj za brodom cez rieku. Niveleta je osadená tak, aby splachové vody odtekali do terénu.

Konštrukcia vozovky je navrhnutá nová, navrhuje sa odstránenie pôvodnej vozovky v hr. 350 mm vzhľadom na odvodnenie pláne vozovky a nedostatočnú nosnosť podkladných vrstiev. Po výkopových prácach bude vykonané terénne dynamické zaťažovacie skúšky za účelom overenia a posúdenia pripravených častí podložia na úrovni predpokladanej zemnej konštrukcie – pláni komunikácie. Na základe týchto skúšok v prípade nízkej tuhosti budú prijaté opatrenia (výmena podložia, atď). Pri zemných prácach bude venovaná pozornosť zhutneniu podložia vozovky, najmä v miestach pripojenia na terajšie vozovky, aby sa predišlo dodatočnému sadaniu a výberu vhodných materiálov do násypov.

Podľa dopravného zaťaženia je vozovka začlenená do skupiny VI pre trasu A - C a z dôvodu prechodu ťažkých vozidiel do skupiny V. pre trasu D a E. Navrhujú sa vozovky s asfaltovým krytom pre trasu „A - C“.

Odvodnenie splachovej vody z vozovky bude riešené jednostranným priečnym a pozdĺžnym sklonom do otvorenej priekopy a terénu. V miestach, kde nie je možné osadiť rúrový priepust bude splachová voda odvedená do vsakovacích jám, ktoré budú vyplnené lomovým kameňom. Priekopy sú navrhnuté trojuholníkového tvaru, osadené v záreze. Priekopy budú ukončené priepustom, prípadne vsakovacou jamou. Pre zachytenie povrchových vôd z okolitého terénu sa navrhuje lapač splavenín rozmerov 1400 x 1200 mm. Steny sú betónové, lapač je ukončený oceľovou mrežou. Priečne odvodnenie vozovky na poľných cestách sa navrhuje odvodňovacou mrežou pre odvedenie dažďových vôd z vozovky do terénu alebo lapača splavenín a do jestvujúceho povrchového rigolu.

Súčasťou rekonštrukcie cesty je osadenie príslušného trvalého dopravného značenia.

SO 02 Brody cez koryto rieky Vlára

Brody sú navrhnuté pre umožnenie prejazdu dopravných prostriedkov, ale aj prechodu peších osôb pri minimálnych vodných stavoch cez koryto toku rieky Vlára. Je navrhnuté zriadenie troch spevnených brodových miest na toku v nadväznosti na stavebný objekt SO 01 Výstavba a rekonštrukcia cesty. Nachádzajú sa 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). Tieto miesta sú na tento účel využívané aj v súčasnosti, avšak s nespevnenými prístupovými rampami a dnom toku v prirodzenom stave.

Tvar brodu (priečny profil) nebude zasahovať do terajšieho prietočného profilu vodného toku, rešpektuje tvar a sklon podľa súčasného stavu dna i svahov koryta, nebude nepriaznivo ovplyvňovať prechod povodňových prietokov, pričom sa zabráni nežiaducim eróznym účinkom toku. 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, tzn. povrchová vrstva bude v úrovni súčasného dna toku. Zahĺbená stabilizačná päťka v dne pri päte svahu sa zriadi rovnako zo záhozu lomovým kameňom (hmotnosti do 500 kg), s vyklinovaním dutín menšou frakciou kameniva, s povrchovou vrstvou dlažbovite urovnanou, s preliatím a vyplnením škár betónom (resp. cementovou maltou). Z pätky 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. 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. Výkop pri prahu sa vyplní zásypom zo zeminy so zhutnením a na povrchu sa opevní kamennou rozprestierkou hr. 300

mm. Prilahlé svahy pri rampách budú opevnené rovnakým spôsobom. Zvyšok dotknutých brehových plôch a okolitý terén sa urovnajú, zahumusujú na hr. 200mm a osejú trávnoľúčnou zmesou. 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.

Pre zabezpečenie stability opevnenia prístupových rámp a okolitých upravených svahov bude použitá podkladná filtračná geotextília, ktorá bude pri rýchlejšom poklese hladín zabraňovať vyplavovaniu jemnozrnných frakcií spod opevnenia, čím sa zabráni jeho prípadným zosuvom do koryta toku.

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

SO 03 Oprava pravého brehu Vlára v úseku RKM 8,600 – 8,700

Účelom stavebného objektu je zabezpečenie stability pravého svahu (brehu) koryta toku Vlára v súbehu s novonavrhovanou výstavbou cesty popri trati ŽSR (žkm cca 11,0). Brehová nátrž sa nachádza v konkávnom (nárázovom) 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) v dĺžke 87,55 m za účelom zlepšenia odtokových pomerov v danom úseku toku.

Oprava je navrhovaná zo zariadenia zahĺbenej stabilizačnej pätky z ťažkého kamenného záhozu lomovým kameňom s vykľinovaním menšou frakciou kameniva. Pätky 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 prečistenia koryta na ľavej (konvexnej) strane toku. Svah sa opevní opäť ťažkým záhozom z lomového kameňa s vykľinovaním dutín, preštrkovaním a urovnaním celej plochy návodného (pohľadového) svahu do jednotného sklonu 1:1,5.

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 odľahčí 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 urovnaním do požadovaného sklonu. Obdobne sa zo záhozu vybudujú aj napojenia na pôvodné koryto toku. Nakoniec sa okolie terénu urovná, zahumusuje a osejú trávnoľúčnou zmesou.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa ustanovenia § 18, ods. 12 zákona na základe rozhodnutia Krajského úradu životného prostredia v Trenčíne, odboru ochrany prírody a krajiny, ktorý listom č. KUŽP/2010/00424-005 zo dňa 24. 2. 2010 v súlade s §28a zákona NR SR č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov rozhodol, že činnosť „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov - Bylnice“ je zásahom, ktorý môže spôsobiť podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre a vo funkcii ekosystémov podľa §28, ods. 2 zákona o ochrane prírody a krajiny.

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť CREATIVE, spol. s r. o., Bernolákova 72, P.O. Box 31, 902 01 Pezinok v júni 2010. Správa o hodnotení bola vypracovaná na základe rozsahu hodnotenia určeného podľa § 30 ods. 1, 2, 3 zákona listom Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MPŽPRR SR“) č. 5619/2010-3.4/ml zo dňa 12. 5. 2010. Prerokovanie rozsahu hodnotenia sa konalo na MŽP SR dňa 11. 5. 2010.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MPŽPRR SR predložilo správu o hodnotení listom č. 5619/2010-3.4/ml zo dňa 21. 6. 2010, na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona týmto zainteresovaným subjektom: Horné Srnie; Ministerstvu dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií Bratislava; Trenčianskemu samosprávnemu kraju; Krajskému úradu životného prostredia v Trenčíne; Obvodnému úradu životného prostredia v Trenčíne; Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne; Obvodnému úradu, odboru civilnej ochrany a krízového riadenia v Trenčíne; Okresnému riaditeľstvu Hasičského a záchranného zboru v Trenčíne; Obvodnému úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne; Obvodnému pozemkovému úradu v Trenčíne; Obvodnému lesnému úradu v Trenčíne, Štátnej ochrane prírody SR, Banská Bystrica; Štátnej ochrane prírody SR, Banská Bystrica, Správa CHKO Biele Karpaty Nemšová; Slovenskému vodohospodárskemu podniku š. p. OZ Piešťany, Železničiam SR, odbor expertízy Bratislava, MŽP ČR.

Správa o hodnotení bola zároveň zverejnená na internetovej stránke www.enviroportal.sk. Dotknutá obec zverejnila správu o hodnotení podľa § 34 ods. 1) zákona vyvesením oznámenia na úradnej tabuli a v mieste obvyklým spôsobom dňa 15. 6. 2010 a oznámením, kedy a kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo kópie.

3. Prerokovanie zámeru s verejnosťou

Verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti bolo uskutočnené v súlade so zákonom dňa 1. 7. 2010 na obecnom úrade v Hornom Srní. Pozvánka na verejné prerokovanie bola zverejnená a rozoslaná dňa 21. 6. 2010. Verejné prerokovanie zabezpečila obec Horné Srnie ako dotknutá obec a navrhovateľ.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnil zástupca obce a zároveň navrhovateľa, zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení, zástupcovia Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne a zástupca Štátnej ochrany prírody SR, Správy CHKO Biele Karpaty.

Prerokovanie otvoril zástupca obce Horné Srnie, následne predniesol rekapituláciu doposiaľ vykonaných krokov v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z pohľadu obce a navrhovateľa. Uviedol dôvody posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona, citoval stanoviská doručené k predmetnej stavbe a špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia určené MŽP SR a spôsob ich zapracovania do správy o hodnotení a do prezentácie na verejnom prerokovaní. V ďalšom bode programu nasledovala prezentácia zámeru vybudovania cesty zo strany zástupcu navrhovateľa a prezentácia výsledkov posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie zástupcom spracovateľa správy o hodnotení. V rámci diskusie zástupcovia Regionálneho úradu verejného zdravotníctva konštatovali, že trasa navrhovanej cesty vedie cez PHO II. stupňa vnútorné vodného zdroja, ktorý zásobuje obec Horné Srnie. Zástupca navrhovateľa uviedol, že v ďalšej projektovej príprave sa bude riešiť prekládka trasy mimo uvedeného PHO na základe hydrogeologického posudku. Verejné prerokovanie ukončil zástupca obce.

Z prerokovania bola vyhotovená zápisnica, jej prílohu tvorí prezenčná listina.

Verejného prerokovania sa nezúčastnil žiadny zástupca obyvateľov dotknutej obce ani inej verejnosti. Žiadne pripomienky a stanoviská zástupcov verejnosti a zainteresovanej verejnosti neboli v lehote podľa § 35 ods. 2 a 3 zákona doručené ani na MPŽPRR SR a neboli doručené ani dotknutej obci. Z uvedeného vyplýva, že verejnosť nemá námietky voči realizácii navrhovanej činnosti.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky, predložené k správe o hodnotení

Na MPŽPRR SR podľa § 35 ods. 1 zákona boli doručené nasledovné písomné stanoviská účastníkov procesu posudzovania:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. 12904/2010-SCDPK/z.27381 zo dňa 30.6.2010)

Ministerstvo vyjadruje súhlas so záverom správy o hodnotení, ktorý odporúča realizáciu navrhovaného variantu ako optimálneho na základe komplexného viackriteriálneho hodnotenia a porovnania s nulovým variantom.

Stanovisko upozorňuje na potrebu vyžiadania stanoviska od príslušného cestného správneho orgánu a správcu cesty č. I/57 v ďalšom povoľovacom procese s ohľadom na navrhované pripojenie miestnej komunikácie na štátnu cestu I/57.

Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne (list č. OUŽP/2010/01895-006 zo dňa 22.7.2010)

Štátna vodná správa v stanovisku uvádza pripomienku, že v správe o hodnotení je nesprávne uvedená lokalizácia navrhovanej výstavby, keď sa uvádza, že komunikácia prechádza popri hranici ochranného pásma vodného zdroja Stará Rieka.

Stanovisko konštatuje, že v rozhodnutí o ochranných pásmach vodného zdroja Stará rieka Horné Srnie č. ŽP-354/1991-VH-LL zo dňa 9.6.1992 sú určené hranice ochranných pásiem 1. a 2. stupňa vnútorná a vonkajšia časť. Z rozhodnutia a výkresovej časti správy o hodnotení vyplýva, že navrhovaná komunikácia leží v ochrannom pásme 2. stupňa vnútorná časť (prechádza popri hranici ochranného pásma 1. stupňa).

Ďalej sa uvádza, že z citovaného rozhodnutia vyplýva, že na území vnútornej časti PHO 2. stupňa sú zakázané zásahy, ktorými sa narušuje oživená pôdna vrstva a znižuje hrúbka krycích vrstiev, z tohto územia treba preložiť všetky pozemné komunikácie s výnimkou účelových, používaných správcom vodohospodárskeho zariadenia a správcom pozemkov zahrnutých do PHO, pokiaľ to nie je možné, musia sa komunikácie opatriť nepriepustnými priekopami pre odtok zrážkových vôd. V ochrannom pásme 2. stupňa vnútorná časť je okrem toho zakázaná všeobecná výstavba s výnimkou pre zariadenia súvisiace so zachytávaním, čerpaním, úpravou, dopravou a akumuláciou vody.

V stanovisku sa ďalej uvádza, že z uvedených dôvodov bol 12.7.2010 RNDr. Jánom Bulkom vypracovaný Hydrogeologický posudok - predbežné odborné stanovisko, ktorý zohľadňuje podmienky rozhodnutia o vodnom zdroji a jeho príloh a okrem iného odporúča trasu navrhovanej komunikácie premiestniť za hranicu PHO 2. stupňa vnútorná časť, v jej budúcej trase formou vŕtaných sond vykonať hydrogeologický prieskum s cieľom overenia kvalitatívnych a kvantitatívnych ukazovateľov podzemnej vody. Vo výstupoch prieskumu budú určené podmienky výstavby a prevádzky komunikácie na ochranu podzemných vôd vrátane spracovania havarijného plánu s určenými postupmi na elimináciu dôsledkov prípadného úniku nebezpečných látok pri výstavbe a prevádzke cestnej komunikácie.

Orgán štátnej vodnej správy ďalej vyjadruje súhlas s rozsahom hodnotenia uvedeného zámeru za splnenia podmienok vyplývajúcich z predloženého Hydrogeologického posudku - predbežné odborné stanovisko:

- trasu navrhovanej komunikácie premiestniť západným smerom za hranicu PHO 2. stupňa vnútorná časť
- v trase navrhovanej komunikácie vykonať hydrogeologický prieskum s cieľom overenia kvalitatívnych a kvantitatívnych ukazovateľov podzemnej vody s výstupom určenia podmienok výstavby a prevádzky komunikácie na ochranu podzemných vôd vrátane spracovania havarijného plánu s určenými postupmi na elimináciu dôsledkov prípadného úniku nebezpečných látok pri výstavbe a prevádzke cestnej komunikácie.

Štátna správa ochrany ovzdušia v stanovisku konštatuje, že v navrhovanej činnosti sa neuvažuje so žiadnymi zdrojmi znečistenia ovzdušia.

Štátna správa odpadového hospodárstva nemá v správe o hodnotení pripomienky.

Štátna správa ochrany prírody a krajiny nemá v správe o hodnotení pripomienky.

Obvodný úrad Trenčín, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia (list č. A/2010/04840 zo dňa 1.7.2010)

V stanovisku sa konštatuje, že úrad nemá k správe o hodnotení pripomienky.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trenčíne (list č. ORHZ-539/2010 zo dňa 24.6.2010)

V stanovisku sa oznamuje, že úrad nemá k správe o hodnotení pripomienky.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne (list č. B/2010/03167-003/H6 zo dňa 21.7.2010)

Úrad vyjadruje súhlas s predloženým návrhom bez pripomienok.

Obvodný pozemkový úrad v Trenčíne (list č. H/2010/00445 zo dňa 13.7.2010)

V stanovisku sa uvádza, že v k. ú. Horné Srnie prebieha od r. 1993 projekt pozemkových úprav, podľa výpisu z vypracovaného rozdeľovacieho plánu nadobudne Obec Horné Srnie vlastníctvo k pozemkom, na ktorých sa bude realizovať stavba, pričom sa uvádzajú parcely

registra nového stavu. Ďalej sa popisuje stav rozpracovanosti projektu pozemkových úprav k dnešnému dňu (schválenie a nariadenie jeho vykonania).

Stanovisko konštatuje, že v projekte pozemkových úprav sa počíta s výstavbou a rekonštrukciou cesty ako aj úpravou 3 brodov z iných prostriedkov ako MP SR a stavebné objekty boli zaradené do plánu spoločných zariadení a opatrení.

Uvádza sa, že predmetné pozemky sú v projekte pozemkových úprav vedené ako ostatné plochy, čo znamená, že stavby nezaberú poľnohospodársku pôdu. Na pozemkoch, ktoré budú zabraté ako manipulačné plochy a depónie na poľnohospodárskej pôde, požiadava investor pred začatím stavby o trvalé alebo dočasné odňatie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely podľa § 17 ods. 1 zákona č. 330/1991 Zb., doloží prílohy podľa zákona, plochy odčlení geometrickým plánom a predloží projekt Bilancie skrývky a spätnej rekultivácie pôdy.

V závere sa konštatuje, že úrad vzal na vedomie správu o hodnotení bez pripomienok.

Obvodný lesný úrad v Trenčíne (list č. 2010/00407-2 zo dňa 9.7.2010)

V stanovisku sa konštatuje, že správa o hodnotení nedostatočne vzala do úvahy skutočnosť, že uvedená činnosť je plánovaná v lesnatom území a významná časť trasy leží v ochrannom pásme lesa (50 m od hranice lesných pozemkov podľa § 10 zákona č. 326/2005 Z. z.). Uvádza sa, že navrhovaná činnosť bude v interakcii s obhospodarovaním lesa a záujmami lesného hospodárstva, trasa križuje hlavné prístupové cesty k lesnému komplexu. Uvádza sa, že obhospodarovateľmi lesa v dotknutom území sú Jednota bývalých urbárikov obce Horné Srnie, pozemkové spoločenstvo, Spoločenstvo bývalých urbárikov a lesomajiteľov Nemšová, pozemkové spoločenstvo a Lesy SR š. p., OZ Trenčín. Stanovisko upozorňuje na povinnosti a oprávnenia obhospodarovateľov lesa v súlade so zákonom č. 326/2005 Z. z., ktoré je potrebné zohľadniť pri realizácii posudzovanej činnosti. Upozorňuje na to, že existujúca cesta a brody boli doteraz využívané na odvoz dreva z lesného komplexu na pravej strane rieky Vlára, čo je potrebné zabezpečiť aj po rekonštrukcii cesty.

Úrad vyjadruje súhlas s navrhovanou činnosťou s nasledovnými pripomienkami:

- zohľadniť 50 m ochranné pásmo lesa (§ 10 zákona č. 326/2005 Z. z.)
- v dotyku s lesmi počítať s tým, že cesta bude ohrozená pádom stromov a zosuvom pôdy, pričom podľa § 33 zákona č. 326/2005 Z. z. je povinnosťou investora stavby zabezpečiť stavbu pred škodami, ktoré by mohlo spôsobiť zosúvanie pôdy, padanie kameňov, stromov a lavín z lesného prostredia
- zabezpečiť možnosť využiť plánovanú cestu a brody na účely obhospodarovania lesa za dohodnutých podmienok resp. naprojektovať úseky, ktoré sa použijú na odvoz dreva nákladnými vozidlami
- zohľadniť dôležité križovania s hlavnými prístupovými cestami k lesnému komplexu pre účely približovania a odvozu dreva

Trenčiansky samosprávny kraj (list č. TSK/2010/05539-3 zo dňa 19.7.2010)

V stanovisku sa berie na vedomie vypracovanie správy o hodnotení a upozorňuje, že podľa platného územného plánu VÚC Trenčianskeho kraja lokalitou prechádza biokoridor regionálneho významu a prvok ochrany prírody mokrade. Odporúča sa zosúladiť navrhovanú činnosť s pripravovanou územnoplánovacou dokumentáciou obce Horné Srnie.

Slovenský vodohospodársky podnik š. p. Piešťany (list č. 17120/210/2010 zo dňa 15.12.2009)

V stanovisku sa podrobne popisuje technické riešenie stavebných objektov SO 02 (brody) a SO 03 (spevnenie brehu). V závere sa uvádza, že správca toku Vlára nemá k predloženej správe o hodnotení zásadné pripomienky a žiada predložiť ďalší stupeň PD na posúdenie.

Železnice SR Bratislava, generálne riaditeľstvo, odbor expertízy (list č. 13167/2010/0420-3 zo dňa 28.6.2010)

V stanovisku sa konštatuje, že zámer zasahuje do ochranného pásma dráhy železničnej trate Trenčianska Teplá - Horné Srnie - štátna hranica SR/ČR, cesta križuje trať tromi úrovňovými nezabezpečenými priecestiami a zámerom budú dotknuté nehnuteľnosti v správe ŽSR.

V závere stanoviska je odvolávka na list č. 05382/40/2010/0420 zo dňa 21.1.2010, ktorým sa ŽSR vyjadrila k stavbe v rámci územného konania, ktoré ostáva v platnosti. Upozorňuje, že na akúkoľvek činnosť v ochrannom pásme dráhy sa vzťahujú ustanovenia zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach, ktoré je potrebné rešpektovať.

K správe o hodnotení nemá pripomienky.

Štátna ochrana prírody SR Banská Bystrica, Správa CHKO Biele Karpaty (list č. CHKOBK/458/10 zo dňa 1.7.2010)

V stanovisku sa konštatuje, že predložená správa o hodnotení má všetky požadované náležitosti, spracovateľ správy konzultoval možné dopady jednotlivých stavebných objektov na celé územie SKUEV0148 Vlára, resp. na jednotlivé zložky bioty a biotopy v dotknutom území. Konštatuje sa, že v príslušných kapitolách správy o hodnotení sa uvádza objektívne zhodnotenie vplyvu stavby na faunu, flóru, biotopy, krajinu, chránené územia a územný systém ekologickej stability a to počas výstavby aj prevádzky.

Ďalej sa uvádza, že v kapitole IV., ktorá pojednáva o opatreniach na elimináciu a zmiernenie dopadov navrhovanej činnosti, sú okrem riešení nevhodných z pohľadu ochrany prírody navrhnuté vhodnejšie, menej škodlivé riešenia, ktoré je potrebné zohľadniť pri vypracovaní realizačnej PD a následne uplatniť pri realizácii. Osobitne sa to týka stavebného objektu SO 02 Brody, u ktorého pôvodné technické riešenie (**kamenný zához s preliatím medzier betónom**) je **neprijateľné** z ekologického hľadiska a novo navrhnuté riešenie (použitie štrku alebo makadamu bez betónu) je vhodnejšie a akceptovateľné. Uvádza sa aj, že súčasťou zámeru sú kompenzačné opatrenia, ktoré riešia záber biotopov a náhradu likvidovanej zelene.

Ďalej sa v stanovisku konštatuje, že vzhľadom na rešpektovanie názorov Správy CHKO Biele Karpaty pri spracovaní správy sa predpokladá, že za realizácie navrhovaných opatrení bude dopad stavby z pohľadu ochrany prírody minimálny. Podľa kapitoly VI. (Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy) bude zabezpečený monitoring počas výstavby aj prevádzky a v prípade preukázania významnejších skutočných vplyvov než uvádza správa o hodnotení sa požaduje zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného a predpokladaného stavu v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

V závere stanovisko uvádza, že predložená správa o hodnotení je z hľadiska ochrany prírody kompletná a má požadovaný obsah aj rozsah.

Štátna ochrana prírody SR Banská Bystrica (list č. ŠOPSR/1906/2010 zo dňa 9.7.2010)

V stanovisku sa uvádza, že organizácia sa stotožňuje s odborným stanoviskom územne príslušného organizačného útvaru Správy CHKO Biele Karpaty č. CHKO BK/466/10, ktoré je priložené k stanovisku.

Stanovisko Štátnej ochrany prírody SR Správy CHKO Biele Karpaty k úprave brodov na rieke Vlára v k. ú. Horné Srnie (písomný záznam zo dňa 4.8.2010)

Stanovisko bolo vydané na rokovaní, ktoré sa uskutočnilo dňa 4. 8. 2010 za účasti zástupcov správcu toku - Slovenský vodohospodársky podnik a. s., projektanta navrhovanej činnosti, navrhovateľa - obec Horné Srnie a Štátnej ochrany prírody SR Správy CHKO Biele Karpaty. Cieľom rokovania bolo nájsť vyhovujúce technické riešenie brodov, ktoré bude prijateľné z hľadiska navrhovateľa aj požiadaviek na ochranu vodnej fauny.

V stanovisku Správa CHKO Biele Karpaty na základe výsledkov rokovania konštatuje, že navrhnutý spôsob úpravy – spevnenie brodov pomocou veľkých balvanov z lomového kameňa je z hľadiska ochrany prírody **akceptovateľný za predpokladu, že balvany nebudú preliate betónom**, ale len vyklinované. Takéto riešenie správa považuje za vhodné so závermi uvedenými v EIA.

Záznam stanoviska bol podpísaný dvomi zástupcami Štátnej ochrany prírody SR Správy CHKO Biele Karpaty.

Obec Horné Srnie (list č. 14245/2010 zo dňa 12.7.2010)

Obec v stanovisku podrobne popisuje prínos realizácie navrhovanej činnosti k riešeniu problémov obce vyplývajúcich zo súčasného stavu cesty najmä poškodzovanie vegetácie, sťažený prístup obyvateľov k rodinným domom, požiarom vozidiel a záchranej služby, vozidiel a techniky pri užívaní pozemkov cez brody a pod.

V závere stanoviska obec uvádza, že za optimálne považuje technické riešenie brodov podľa projektovej dokumentácie, nakoľko je trvalé so stabilizovanými brehmi a nevyžaduje opravu po každoročných veľkých vodách na rozdiel od návrhu riešenia uvedeného v opatreniach správy o hodnotení v kap. C IV., ktoré považuje za nevyhovujúce z dôvodu potreby opätovných opráv po veľkých vodách. V stanovisku sa konštatuje, že brody predstavujú z celkovej dĺžky cesty zanedbateľný úsek 51 m, ktorý nevytvorí neprekonateľnú prekážku pre migráciu vodných živočíchov.

Ministerstvo životního prostředí, ČR (listy č. 56065/ENV/10 zo dňa 30.7.2010, 4.8.2010)

V stanoviskách sa uvádza:

- zaslali správu o hodnotení všetkým dotknutým subjektom na českej strane s uvedením, kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť,
- zásah do rieky Vlára môže mať vplyv aj na českú stranu, a preto podľa stanoviska Agentury ochrany prírody a krajiny ČR sa zúčastnia cezhraničného posudzovania,
- upozorňujú na potrebu ochrany vodných živočíchov, nakoľko jedinci tak na českej strane, ako aj na slovenskej strane tvoria jednu spoločnú populáciu.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

MŽP SR listom č. 5619/2010-3.4/ml zo dňa 13. 7. 2010 určilo na spracovanie odborného posudku podľa § 36, ods. 2 zákona RNDr. Jána Zuskina, zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 326/2002–OPV.

Menovaný vypracoval odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, terénnej obhliadky lokality, konzultácií s navrhovateľom ako aj na základe vlastných skúseností, poznatkov a zistení.

Z analýzy odborného posudku vyplýva, že správa o hodnotení bola vypracovaná v primeranom rozsahu a kvalite s drobnými vecnými nedostatkami, ktoré nemajú vplyv na relevantnosť záverov. Posudok vysoko hodnotí kvalitu tých častí správy o hodnotení, ktoré boli podkladom pre výsledné posúdenie, či navrhovaná činnosť je zásahom, ktorý by mohol spôsobiť podstatné zmeny v biodiverzite, štruktúre a funkcii ekosystémov.

Z posudku vyplýva, že žiadne z doručených stanovísk od oslovených dotknutých subjektov nie je zamietavé a neobsahuje námietky a výhrady, ktoré by svedčili o environmentálnej neprijateľnosti zámeru. Najzávažnejšie pripomienky boli doriešené v priebehu procesu posudzovania tak, že všetky požiadavky formulované v doručených stanoviskách je možné riešiť v ďalšej projektovej príprave a povoľovacom procese. Posudok preukázal súhlas dotknutej obce a skutočnosť, že verejnosť sa k navrhovanej činnosti nevyjadřila.

Spracovateľ posudku odporúča realizovať navrhovanú činnosť za rešpektovania opatrení navrhnutých v posudku.

Odporúčania a závery z odborného posudku, ktorý menovaný vypracoval, boli využité ako podklad pri spracovaní záverečného stanoviska.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Realizácia navrhovanej činnosti bude spojená s predpokladanými vplyvmi:

Vplyvy na obyvateľstvo

Dotknuté územie sa nachádza v mimo kompaktného zastavaného územia obce, ktorá je typická nízkou koncentráciou ľudí. Počas výstavby sa prejavia 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, i samotných pracovníkov stavby. Počas výstavby sa predpokladá zvýšená sekundárna prašnosť, zvýšené emisie z výfukových plynov stavebnej techniky a nákladných vozidiel, zvýšená hlučnosť súvisiaca s prevádzkou stavebných mechanizmov, riziko úrazov, vytvorenie nových pracovných príležitostí. Vplyvy počas výstavby sú viac negatívne, ako pozitívne. Ide o vplyvy dočasné, časovo a priestorovo obmedzené, v nadväznosti na technologický postup výstavby. Tieto vplyvy je možné zmierniť vhodnými opatreniami.

Počas prevádzky objektu sa prejaví priaznivé vplyvy objektu na obyvateľov, najmä lepšia dostupnosť obsluženého územia (lesné a poľnohospodárske objekty, lyžiarsky vlek, 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, emisií z dopravy a hluku. Tieto vplyvy sú však vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy cca 20 prejazdov áut (10 prejazdov nákladných áut), zanedbateľné.

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.

Akustická situácia vo vonkajšom priestore záujmového územia bola posúdená osobitnou vibroakustickou štúdiou (Klub Z P S vo vibroakustike, s.r.o., marec 2010). Na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku z mobilných zdrojov pozemnej cestnej dopravy, ktoré súvisia iba s navrhovanou činnosťou, 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 nočný čas PH nie je prekročená.

Vplyvy na obyvateľstvo možno posudzovať rozsahom v porovnaní so súčasnou situáciou celkovo ako zanedbateľné, lokálneho charakteru. Dodržané budú limity stanovené v príslušných právnych normách platných na území SR. Súvisiace pozitívne vplyvy realizácie cesty možno hodnotiť ako významné.

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

Horninové prostredie bude navrhovanou činnosťou ovplyvnené najmä počas výstavby. Pri zemných prácach súvisiacich so zakladaním stavby dôjde počas výstavby k narušeniu horninového prostredia. Výstavba navrhovanej činnosti nevyvolá v dotknutom území zhoršenie existujúceho stavu horninového prostredia. Vzhľadom na terén nedôjde pri výstavbe komunikácie k výraznejšiemu presunu hmôt.

Nepriamy vplyv na horninové prostredie predstavuje možné znečistenie horninového prostredia počas hĺbenia stavebnej jamy a zakladania objektu. Predpokladaný vplyv na horninové prostredie má predovšetkým charakter rizík – havárie, únik nebezpečných látok (oleje, pohonné látky, mazivá zo stavebných mechanizmov) do horninového prostredia počas výstavby.

Počas prevádzky nebude mať navrhovaná činnosť vplyv na horninové prostredie alebo len zanedbateľný vplyv.

Stavba je navrhnutá tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. Prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby aj v etape prevádzky.

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

Založenie navrhovaného objektu z hľadiska dopadu na geodynamické javy a geomorfologické pomery môže mať iba zanedbateľný vplyv. Vzhľadom k tomu, že v toku Vlára a jej údolí prebiehajú aktívne erózne a akumulčné procesy, realizácia stavby prispeje k stabilizácii pôsobenia týchto javov na miestnu infraštruktúru (opevnenie brehu, brody). Neočakáva sa podstatnejšia zmena morfológie reliéfu.

Počas prevádzky sa vplyv navrhovanej činnosti na geodynamické javy a geomorfologické pomery nepredpokladá.

Vplyvy na klimatické pomery

Realizácia činnosti 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.

Vplyvy na ovzdušie

Pri stavebných prácach, najmä v počiatočnej fáze výstavby 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.

Dlhodobý vplyv na ovzdušie bude mať prevádzka motorových vozidiel na ceste po jej uvedení do prevádzky. Potencionálny dopad na ovzdušie bol overený rozptylovou štúdiou (Hesek, marec 2010). Podľa nej sa najvyššie koncentrácie CO i NO₂ vyskytujú priamo na ceste a v jej tesnej blízkosti, pričom 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. Výsledky štúdie 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 takýchto podmienkach je len 1,0 % limitnej hodnoty.

Vplyvy na vodné pomery

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 Vláry, ale taktiež skrytými prestupmi podzemnej vody do nivy Vláry zo svahov údolia. Bližšie preskúmanie množstva a kvality podzemných vôd však doteraz realizované nebolo. V území sa nachádza vodný zdroj Stará Rieka s výdatnosťou Q=14 l/s, ktorý leží v bezprostrednej blízkosti posudzovanej komunikácie. Vodný zdroj má vytýčené pásma hygienickej ochrany I. stupňa a II. stupňa vnútorné aj vonkajšie. Trasa navrhovanej komunikácie prechádza popri hranici PHO I. stupňa a zasahuje do PHO II. stupňa vnútorného, čo je v rozpore s určenými podmienkami ochrany. V dotknutom úseku bude na základe spracovaného hydrogeologického posudku - predbežného odborného stanoviska (RNDr. Ján Bulko, júl 2010) bude realizovaná preložka trasy cesty mimo PHO II. stupňa vnútorného. Pri rešpektovaní požiadaviek na výstavbu a prevádzku cesty (podmienky realizácie, havarijný plán, postupy na elimináciu dôsledkov prípadných havárií a pod.), ktoré budú určené na základe vykonania hydrogeologického prieskumu vŕtanými sondami v trase preložky, je možné považovať potenciálne riziká vo vzťahu ku kvalitatívnym a kvantitatívnym vlastnostiam vodného zdroja za prijateľné.

Prirodzené vývery podzemných vôd sa v posudzovanom území nevyskytujú. V blízkosti trasy sa nachádza zdroj minerálnej vody označovaný ako Prameň v poľnej časti Kopaná TE-15 (miestny názov Kyselka), vzhľadom na jeho umiestnenie v pravom svahu údolia nebude výstavbou a prevádzkou dotknutý.

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.

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

Počas výstavby budú pracovníci mať sociálne zariadenie na ubytovni mimo staveniska a budú využívať biotoalety s odvozom splaškov servisnou organizáciou, takže likvidácia splaškových odpadových vôd na lokalite výstavby sa neočakáva. Vylúčené bude aj čistenie strojov a mechanizmov z dôvodu ochrany povrchových a podzemných vôd.

Odpadové vody dažďové budú vznikať počas prevádzky z odvodnenia vozovky. Splachová voda z vozovky bude odvedená do otvorenej priekopy a terénu. Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy sa znečistenie vôd pri bežnej prevádzke nepredpokladá.

Potenciálnym zdrojom znečistenia podzemných vôd môžu byť obdobné havarijné situácie, ako boli popísané vo vplyvoch na horninové prostredie. Riziko priameho znečistenia povrchových vôd hrozí najmä pri realizácii prác na stavbe brodov a opravy brehu v prípade mimoriadneho úniku ropných látok. Tieto vplyvy však majú povahu možných rizík, ktorým je možné účinne predchádzať navrhovanými opatreniami. K dočasnému ovplyvneniu kvality povrchových vôd môže dôjsť aj zakalením vody pôdnymi časticami pri prácach v toku, prípadne splachmi zeminy pri prácach v blízkosti toku.

Vplyvy na pôdu

Realizáciou stavby dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, pričom záber poľnohospodársky využívannej pôdy sa neočakáva. Budú zabraté iba pozemky vedené ako

ostatné plochy, a to už jestvujúce poľné cesty a časti miestnych komunikácií. Celková výmera komunikácie bude 13 200,00 m². Pre zariadenie staveniska sa využijú plochy priliehajúce ku komunikácii (dočasná skládka stavebných materiálov), ide o dočasný záber pôdy.

Vplyvy na pôdu počas výstavby možno hodnotiť ako málo významné, tieto spočívajú v malom rozsahu likvidácie a poškodenia pôdneho krytu pri osadení stavby a stavebnej činnosti a potenciálnom riziku znečistenia pôdy pri havarijnom úniku nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov a nákladných vozidiel. Počas prevádzky možno považovať vplyvy na pôdu za zanedbateľné.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

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) bude len v minimálnej miere zničená, resp. poškodená nelesná fauna trávnatých a krovinových spoločenstiev. O stanovištia 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). Nepredpokladá sa, že pôjde o významné počty. Z ekologického hľadiska je dôležitejšie upriamiť pozornosť na niektoré cenné mikrohabitaty, predovšetkým mokrade. Pri realizácii stavby napríklad depóniami, prejazdom vozidiel a pod. by mohlo dôjsť 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, čo vyžaduje realizáciu vhodných opatrení. 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. Teoreticky nemožno vylúčiť, že dôjde napríklad aj k zvýšenej mortalite na asfaltovom povrchu komunikácie (naakumulované teplo, potrava), ktorý dosť často láka viaceré druhy živočíchov (obojživelníky, plazy, jež). Pascou pre niektoré drobné živočíchov sa môžu stať vtokové lapače, čo je možné technicky eliminovať.

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 významný 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 živočíchov len krátkodobý negatívny vplyv. Významnejší dopad na ryby možno očakávať pri realizácii prác v toku v dôsledku uvoľňovania sedimentov s íkami a zakalenia vody v období nízkych vodných stavov.

Oprava pravého brehu Vlára (SO 03) v rkm 8,600 – 8,700 je navrhnutá pomerne šetrným spôsobom – pomocou záhozu z lomového kameňa. Zlikvidovaním kolmého brehu tejto brehovej nátrže bude zničený veľmi špecifický biotop viacerých druhov živočíchov - niektorých bezstavovcov (napr. blanokrídlovca *Mimumesa atratina*) i stavovcov (napr. rybárka riečného), budujúcich si úkryty v eróziu 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.

Celkovo možno posudzovať dopad na živočíšstvo nasledovne: všetky druhy vodného živočíšstva budú významne negatívne ovplyvnené počas výstavby jednotlivých stavebných objektov, menej významné vplyvy prinesie prevádzka komunikácie a tieto vplyvy sa prejavia viac na suchozemských živočíchoch.

Uvedený vplyv má aj cezhraničné účinky, lebo ide o jednu populáciu, ktorá sa vyskytuje na oboch stranách štátnej hranice.

Vplyvy na flóru (chránené, vzácne a ohrozené druhy)

Podľa 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

Pri realizácii jednotlivých objektov stavby cesty sa predpokladá nasledovný záber a vplyv na biotopy popísaný podľa menších úsekov:

SO 01 Trasa A:

Koniec intravilánu Horného Srnia po hranicu SKUEV

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

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

Trasa prechádza pod svahom s lesným porastom, do ktorého nezasahuje. Líniový brehový porast na druhej strane cesty (biotop Ls 1.3) bez významnejšieho kontaktu. Cesta a dve výhybne zaberú iba ruderalne 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 mokraď s vrbinami aj jelšový porast (biotop Ls 1.3 jaseňovo-jelšový podhorský les). V tesnej blízkosti cesty sa vyskytujú ruderalne 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 hľuznatej.

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.

SO 01 Trasa B:

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 jelší Ls 1.3, potom kontaktuje nitrofilnú ruderalnú vegetáciu X3, kde sa nachádza skládka dreva a porasty inváznej slnečnice hľuznatej – 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 chát v tesnej blízkosti líniového 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.

SO 01 Trasa C:

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

Za úsekom opravy brehu cesta prechádza podmäčným 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 hľuznatej, 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 trávín a trstia na ploche 190 m²).

SO 01 Trasa D:

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 riek (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 trstovníkovitá, pivoja plotná, ježatec laločnatý a invázne rastliny slnečnica hľuznatá a netýkavka veľkokvetá (podľa projektovej dokumentácie odstránenie trávín a trstia na ploche 161 m²).

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

Napojenie brodu na štátnu cestu

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

SO 01 Trasa E:

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 vrb 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 Chenopodion, Bidention, Phalaridion. Na štrkovej lavici sa nachádzajú sukcesné štádiá krovitých vrb 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 trávín 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 konkávny 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 vrb (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 trávín 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

Podľa 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 bahňatými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov Chenopodion, Bidention spolu 262 m²

V rámci výstavby a rekonštrukcie cesty s vybudovaním výhybní 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), a to iba pri úprave brodov a brehu rieky Vlára (SO 02, SO 03).

Vplyvy navrhovanej prevádzky a výstavby na faunu, flóru a ich biotopy možno hodnotiť ako negatívne, lokálne a dlhodobé, pri rešpektovaní navrhovaných opatrení málo významné.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Realizáciou výstavby cesty sa zmení štruktúra prvkov súčasnej krajinnej štruktúry priamo v dotknutom území iba minimálne, k zásadným zmenám nedôjde. Zásahy spočívajú len v dobudovaní už jestvujúcej komunikácie a úprave brodov a brehu rieky Vlára, čo je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite, so spracovávaným územným plánom obce Horné Srnie aj s projektom pozemkových úprav v katastri obce.

Z pohľadu širšieho územia nebude mať navrhovaná činnosť zásadný vplyv na vnímanie krajiny. Negatívny vplyv na vizuálne vnímanie krajiny sa dá očakávať dočasne počas výstavby (stavenisko).

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 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.

Priame vplyvy na prvky územného systému ekologickej stability budú celkovo zanedbateľné.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Realizáciou výstavby sa zmení štruktúra prvkov súčasnej krajinnej štruktúry priamo v dotknutom území iba minimálne. Realizáciou činnosti nedôjde k záberu poľnohospodárskej využívanej pôdy ani lesnej pôdy.

Navrhovaná činnosť je v súlade s rozvojom územia v uvedenej lokalite ako aj so spracovávaným územným plánom obce Horné Srnie a s projektom pozemkových úprav.

Prevádzka cesty bude prínosom k lepšiemu využitiu územia, ktoré je v súčasnosti obmedzené zlým dopravným prístupom a nevyhovujúcou dopravnou infraštruktúrou. Negatívne vplyvy na 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. Výstavba navrhovanej činnosti priamo nepredstavuje riziko ohrozenia alebo poškodenia jestvujúcich pamiatkovo chránených objektov. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky možno posudzovať ako nulové.

Vplyvy na archeologické náleziská

V dotknutom území nie je evidovaná archeologická lokalita. V ďalších stupňoch PD je potrebné rešpektovať povinnosti investora pri plánovaní zemných prác vo vzťahu k neevidovaným archeologickým nálezom podľa stavebného zákona NR SR č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov a zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

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 sú hodnotené ako nulové.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Z pohľadu kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy, čo predstavujú najmä ľudové zvyky a tradície, 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 kultúrne hodnoty nehmotnej povahy dotknutého územia.

Vplyvy pôsobiace v cezhraničnom kontexte

Ide o vplyvy na vodných živočíchov, ktorý by mohli byť negatívne postihnutý nevhodným riešením úpravou brodu (betónovaním). Populácia jedincov migruje medzi obidvomi republikami.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA

Navrhovaná stavba cesty 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 SKUEV0148 Rieka Vlára. V oboch chránených územiach platí druhý stupeň ochrany prírody. Vplyvy navrhovanej činnosti na CHKO Biele Karpaty vzhľadom k veľkosti CHKO možno považovať za zanedbateľné. Vplyvy stavby na predmet ochrany v SKUEV Rieka Vlára sú nasledovné:

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

Počas výstavby:

Stavebné objekty brody SO 02 a oprava brehu SO 03 môžu mať za následok:

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

Stavebný objekt trasa komunikácie SO 01 spôsobí:

- potenciálne ohrozenie biotopov obojživelníkov - mokradí v blízkosti trasy C a D manipuláciou s materiálom, depóniami, prejazdmi mechanizmov - vplyv negatívny, pri dodržaní opatrení vplyv malý

Počas prevádzky:

Stavebný objekt trasa komunikácie SO 01 bude mať dopad na:

- úhyn živočíchov – vtokové lapače a priepusty pôsobia ako pasce pre živočíchov (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 spôsobia:

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

- 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 a Br 5 Rieky s bahňatými 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 predpokladá:

- priamy záber (zničenie) biotopov 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 manipuláciou s materiálom, depóniami, prejazdmi mechanizmov - pri dodržaní opatrení vplyv malý
- potenciálne rozširovanie invázných rastlín

Počas prevádzky:

Prevádzka stavebných objektov SO 01 a SO 02 (cesta a brody) predpokladá:

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

Celkovo možno hodnotiť potenciálne dopady navrhovanej činnosti na územie SKUEV Vlára za dodržania navrhovaných opatrení ako málo významné v období realizácie a zanedbateľné počas prevádzky. Navrhované opatrenia umožňujú zmierniť dopady na biotopy a druhy európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany SKUEV Vlára tak, že nedôjde k podstatným zmenám v štruktúre a funkcii ekosystémov.

V dotknutom území sa nenachádza chránená vodohospodárska oblasť. Výstavba cesty zasahuje do PHO II. stupňa vnútorného vodárenského zdroja Stará Rieka, ktorý zásobuje obec Horné Srnie pitnou vodou. Priestorové pomery umožňujú preložku trasy mimo uvedeného ochranného pásma tak, aby boli rešpektované požiadavky na ochranu vodného zdroja.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pri ktorom sa zväžili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti sa

o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie/ Brumov - Bylnice“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3 záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaný variant

Odporúča sa realizovať navrhovanú činnosť podľa realizačného variantu popísaného v časti II.6 záverečného stanoviska a úprav podľa odporúčaní uvedených v časti VI.3 záverečného stanoviska.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti

Na základe predloženej správy o hodnotení vrátane odborných štúdií, odborného posudku vypracovaného podľa ustanovení § 36 zákona, doručených stanovísk orgánov štátnej správy, samosprávy, odborných organizácií, výsledkov verejného prerokovania činnosti a ďalších rokovaní a zvážení možných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa odporúča pre etapu prípravy, realizácie, prevádzky a ukončenia navrhovanej činnosti splnenie nasledujúcich podmienok:

1. začleniť trasu komunikácie do návrhu územnoplánovacej dokumentácie obce; regulatívy pre rozvoj územia navrhnuť tak, aby nedošlo k zmene súčasného využitia pozemkov v blízkosti komunikácie (vylúčiť výstavbu rodinných domov, rekreačných chatiek a pod. mimo existujúcich urbanizovaných lokalít)
2. zabezpečiť vykonanie hydrogeologického prieskumu formou vrátaných sond za účelom preložky trasy cesty mimo PHO II. stupňa vnútorného
3. na základe výsledkov hydrogeologického prieskumu v ďalšej projektovej príprave zabezpečiť návrh preložky trasy cesty mimo PHO II. stupňa vnútorného vodného zdroja Stará Rieka vrátane návrhu vhodných stavebných a technologických postupov a opatrení v súlade so závermi a odporúčaniami hydrogeologického prieskumu
4. v ďalšej projektovej príprave **vylúčiť z technického riešenia objektov SO 02 Brody cez koryto rieky Vlára zaliatie kamenného záhozu betónom**; úpravu brodu riešiť záhozom z lomového kameňa s použitím veľkých balvanov s vykľinovaním medzier menšou frakciou kameniva bez použitia betónu
5. v rámci ďalšej projektovej prípravy upraviť projekt pre vtokové lapače tak, aby okrem ochrannej mreže boli vybavené jednou zošíkmenou stenou, ktorá umožní dostať sa von menším živočíchom, ktoré do lapačov môžu vniknúť a uviaznuť tam
6. v prípade dočasného záberu biotopov (prístupové trasy, manipulačné plochy, depónie) zabezpečiť ich spätnú obnovu
7. nevyhnutné zábery jelšových brehových porastov kompenzovať náhradnými opatreniami v rámci tohto biotopu (doplnenie a obnova chýbajúcich brehových porastov, podpora prirodzeného druhového zloženia)
8. náhradu za záber mimolesnej drevinovej vegetácie riešiť prednostne návrhom výsadby na voľných plochách súvisiacich s telesom cesty (výsadba sprievodnej zelene)

9. po ukončení stavby zvýšiť ekologickú stabilitu územia vegetačnými úpravami (výsadbou stanovištne vhodných drevín) a to nielen v trase komunikácie, ale aj v rámci širšieho okolia (prednostne v území SKUEV Rieka Vlára)
10. pokračovať v obnovovaní populácie myrikovky nemeckej (*Myricaria germanica*) na vhodných biotopoch v rámci SKUEV Vlára (štrkové lavice)
11. možnosť uvedených náhradných revitalizačných opatrení za záber významných biotopov (bod 6. až 10.) riešiť v spolupráci s príslušným pracoviskom Štátnej ochrany prírody SR
12. výrub mimolesnej zelene uskutočniť iba v nevyhnutnom rozsahu a v mimohniezdnom období, tzn. od 1. 9. do 31. 3.
13. v prípade významných biotopov (brehové porasty – pôvodné porasty aj nové výsadby, mokrade, liahnisko obojživelníkov, štrkové lavice), ktoré nie sú priamo dotknuté trasou cesty, ale nachádzajú sa v blízkosti, zabezpečiť ich ochranu pred zásahmi a poškodením stavebnými prácami (vylúčenie depónií, manipulácie a pohybu mechanizmov, vhodná ochrana koreňov a kmeňov pred poškodením a pod.)
14. práce na spevňovaní brodov (SO 02) a opevňovaní brehu (SO 03) realizovať v termíne august – október za účelom vylúčenia zásahov v koryte v období, kedy môže dôjsť k poškodeniu až zničeniu ikier viacerých druhov rýb v dôsledku uvoľnenia sedimentov
15. počas prác na spevňovaní brodov (SO 02) a opevňovaní brehu (SO 03) sledovať situáciu a vykonať primerané opatrenia, ktoré zabránia nadmernému zakaleniu vody poniže jednotlivých SO, ktoré by mohlo spôsobiť zadusenie u najcitlivejších druhov rýb v období extrémne nízkych prietokov v toku
16. pri realizácii zemných prác, manipulácii, deponovaní a presune výkopovej zeminy zabezpečiť opatrenia na ochranu pred šírením invázy druhov
17. zistené ohniská pohánkovca japonského (*Fallopia japonica*) likvidovať už počas výstavby cesty a následne až do úplného vymiznutia
18. podlažie komunikácie odstraňované z dôvodu nevhodných technických vlastností v úsekoch s výskytom invázy rastlín uložiť na miesto bývalej skládky odpadu na hornom konci obce
19. prísun a odsun stavebných materiálov v priebehu výstavby zabezpečiť len po trase na pravom brehu toku tak, aby nedochádzalo ku križovaniu Vlára v brodoch
20. odstrániť skládky tuhého komunálneho odpadu v trase stavby; po ukončení výstavby zamedziť resp. predchádzať vývozu odpadu do priestoru sprístupneného cestou
21. v súlade so zákonom 220/2004 Z. z. na plochách dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy zabezpečiť pred začatím prác skrývku humusového horizontu, vhodné uskladnenie (dočasné depónie, hrádzky na okrajoch plôch), opätovné využitie ornice a rekultiváciu plôch
22. zabezpečiť vhodnú organizáciu výstavby, výber vhodných technologických postupov a pracovnú a technologickú disciplínu za účelom minimalizácie časového pôsobenia negatívnych vplyvov výstavby a ich rozsahu
23. zabezpečiť spoluprácu obce a dodávateľa prác pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby za účelom zmiernenia dopadov výstavby na obyvateľov obce
24. vo vzťahu k obyvateľstvu zabrániť vstupu nepovolaných osôb na stavenisko, zabezpečiť príslušné značenie a výstrahy
25. počas výstavby zabezpečiť dodržiavanie predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci
26. stavebné práce vykonávať s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti na stavenisku (zakrytie sypkých materiálov, vhodné uskladnenie, vylúčenie manipulácie počas silne veterného počasia)
27. zabezpečiť čistenie automobilov a strojov pri výjazde zo staveniska
28. pri výstavbe používať iba stroje a zariadenia vhodné pre dané postupy, zodpovedajúce príslušným limitom z hľadiska hlučnosti a emisií; zabezpečiť dobrý technický stav a kontrolu stavebných strojov a vozidiel
29. odvoz sypkej zeminy z výkopov zabezpečiť vhodnými vozidlami s krytým úložným priestorom, aby sa obmedzila sekundárna prašnosť počas dopravy; odvoz zeminy

v polotekutom stave realizovať vozidlami s utesnenou korbou, aby sa zabránilo vytekaniu znečistenej vody a kalu na vozovku

30. počas výstavby zabezpečiť plnenie všetkých povinností vyplývajúcich zo zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch, najmä vhodné uskladnenie stavebného odpadu, triedenie a následné zneškodnenie stavebného odpadu v súlade s ustanoveniami zákona; zabezpečiť uskladnenie, triedenie a zneškodnenie komunálneho odpadu vzniknutého počas výstavby v súlade s príslušným verejne záväzným nariadením obce
31. zriadenie staveniska zabezpečiť na spevnených, alebo zabezpečených plochách proti únikom nebezpečných látok
32. zabezpečiť vypracovanie havarijného plánu pre obdobie realizácie stavby podľa zákona 364/2004 Z. z. (vodný zákon) v znení neskorších predpisov; v prípade vzniku havárie zabezpečiť postup v súlade s havarijným plánom a príslušnými právnymi normami; zabezpečiť dostupnosť prostriedkov na okamžité zneškodnenie prípadného úniku ropných látok do pôdy
33. v úsekoch trasy cesty, ktoré zasahujú do ochranného pásma lesa, rešpektovať ustanovenia zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov najmä zabezpečiť komunikáciu pred škodami, ktoré by mohli spôsobiť zosúvanie pôdy, padanie kameňov, stromov a lavín z lesného porastu
34. zosúladiť realizáciu a prevádzku cesty s požiadavkou na zabezpečenie prístupu vlastníkov lesa na lesné pozemky (využitie brodov prípadne niektorých úsekov cesty, križovanie cesty a hlavných prístupových trás a pod.)
35. zabezpečiť pravidelnú kontrolu a údržbu priepustov počas prevádzky cesty za účelom zachovania plnej funkčnosti
36. pri prevádzke cesty v úseku v blízkosti vodného zdroja Stará rieka zabezpečiť opatrenia, ktoré vyplynú zo záverov a odporúčaní hydrogeologického prieskumu realizovaného za účelom preložky cesty mimo PHO II. stupňa vnútorného vodného zdroja
37. zabezpečiť environmentálny dozor a požadovaný monitoring v súlade s návrhom v kap. VI.5. záverečného stanoviska

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

Záverečnému stanovisku k navrhovanej činnosti „Dobudovanie dopravnej infraštruktúry Horné Srnie / Brumov – Bylnice“ predchádzalo podrobné preštudovanie správy o hodnotení a priložených odborných štúdií, všetkých doručených stanovísk, záznamu z verejného prerokovania, ako aj predloženého posudku. V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy a riziká navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie človeka, popísané kapitolách IV. a V. tohto záverečného stanoviska.

MPŽPRR SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a námietku od dotknutých subjektov. Celkove bolo na odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie, doručených 13 písomných stanovísk od oslovených dotknutých orgánov štátnej správy, organizácií a samosprávnych orgánov, záznam z verejného prerokovania a stanovisko dotknutej organizácie vydané na základe osobitne uskutočneného rokovania. Žiadne z doručených stanovísk nie je zamietavé. Časť z nich je bez pripomienok, ostatné podmieňujú realizáciu činnosti rešpektovaním určitých požiadaviek. Väčšina pripomienok upozorňuje na potrebu štandardného dodržania platných právnych noriem v projektovej príprave a v povoľovacom procese. Zásadné pripomienky stanovísk sa premietli do dvoch požiadaviek:

- zmeny technického riešenia stavebných objektov SO 02 Brody cez rieku Vlára z dôvodu ochrany podmienok vodných živočíchov
- preložky navrhovanej trasy cesty z dôvodu umiestnenia v PHO II. stupňa vnútorného vodárenského zdroja Stará Rieka

Požiadavka na zmenu technického riešenia brodov bola osobitne prerokovaná za účasti zástupcov navrhovateľa, projektanta, správcu toku a odbornej organizácie, ktorá požiadavku vzniesla. Na prerokovaní bol dohodnuté konečné technické riešenie akceptovateľné z hľadiska technickej realizácie aj požiadaviek na ochranu ichtyofauny, ktoré je súčasťou návrhu opatrení v časti VI.3 záverečného stanoviska.

Požiadavka týkajúca sa PHO vodárenského zdroja je realizovateľná v ďalšej projektovej

príprave, priestorové pomery umožňujú zmeniť trasu cesty v dotknutom úseku tak, aby nezasahovala do uvedeného PHO, a zároveň bola environmentálne prijateľná aj z ostatných hľadísk posudzovania.

Stanovisko dotknutej obce je súhlasné s výhradou voči odporúčaniu správy o hodnotení na zmenu technického riešenia stavebného objektu SO 02 Brody cez rieku Vlára, ktoré bolo navrhnuté z dôvodu ochrany podmienok vodných živočíchov. Výhrada bola prerokovaná s odbornou organizáciou ochrany prírody na vyššie uvedenom rokovaní, kde sa dospelo k prijateľnému riešeniu. Na verejnom prerokovaní ani inou formou neboli vznesené žiadne výhrady a pripomienky zo strany občanov dotknutej obce ani ďalších zástupcov verejnosti.

V rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať. Odporúčanie záverečného stanoviska vychádza z preukázania:

- prínosu navrhovanej činnosti k rozvoju obce a regiónu v nadväznosti na cezhraničnú spoluprácu s ČR, najmä k rozvoju a skvalitneniu dopravnej infraštruktúry, k zlepšeniu dostupnosti miestnych atraktivít cestovného ruchu
- prínosu navrhovanej činnosti k zlepšeniu súčasného stavu územia z hľadiska poškodzovania vegetačného krytu, vodnej erózie, šetrného prístupu na pozemky vlastníkov a bezpečnosti premávky
- akceptovateľného dopadu realizácie a prevádzky cesty na biotopy, rastlinstvo a živočíšstvo bez podstatných zmien biodiverzity, štruktúry a funkcie ekosystémov a ekologickej stability územia
- reálnej možnosti kompenzácie negatívnych vplyvov výstavby na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany územia európskeho významu SKUEV Vlára
- súladu zvoleného technického a technologického riešenia s požiadavkami na bezpečnosť a obmedzenie prevádzkových vplyvov a rizík vo vzťahu k životnému prostrediu a zdraviu ľudí.

Nevyhnutné opatrenia na ochranu životného prostredia a zdravia obyvateľstva a všetky opodstatnené pripomienky, ktoré vyplynuli z procesu posudzovania, najmä opatrenia navrhnuté v správe o hodnotení, v odbornom posudku a stanoviskách dotknutých orgánov sú zohľadnené v kapitole VI.3 záverečného stanoviska a podmieňujú realizáciu činnosti.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe operatívneho a komplexného vyhodnocovania výsledkov monitorovania podľa § 39 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. je navrhovateľ povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti sú významnejšie, ako sú uvedené v záverečnom stanovisku, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s predpokladaným, v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Súčasťou poprojektovej analýzy je zabezpečenie kontroly a dodržiavania podmienok určených záverečným stanoviskom aj vydanými povoleniami na činnosť zo strany navrhovateľa, povoľovacieho orgánu a príslušných orgánov štátnej správy na jednotlivých úsekoch činnosti.

Vzhľadom na rozsah a charakter navrhovanej činnosti s ohľadom na umiestnenie v SKUEV Vlára sa okrem toho odporúča vykonávať počas realizácie výstavby a prevádzky osobitný environmentálny dozor na základe spracovaného projektu monitoringu zameraného na vybrané zložky životného prostredia. V rámci environmentálneho dozoru sa odporúča realizovať nasledovné činnosti:

počas výstavby

- monitorovať kvalitatívne a kvantitatívne ukazovatele vodného zdroja Stará Rieka vŕtanými sondami v rámci hydrogeologického prieskumu, ktorý je požadovaný z dôvodu preložky cesty mimo PHO II. stupňa vnútorného
- monitorovať situáciu v toku počas budovania brodov a opevňovania brehu bez ohľadu na zvolený termín prác za účelom včasnej eliminácie negatívneho vplyvu na ryby a vodné živočíšstvo v prípade extrémnych podmienok a vykonania vhodných opatrení
- monitorovať realizáciu opatrení na likvidáciu invázy rastlín, najmä ohnísk pohánkovca japonského (*Fallopia japonica*) a ich účinnosť v prevencii šírenia týchto rastlín

- sledovať účinnosť opatrení zameraných na ochranu okolitých biotopov, ktoré nie sú dotknuté trasou stavby (brehové porasty, generačné lokality obojživelníkov, mokrade, štrkové lavice)
- monitorovať výskyt obojživelníkov a ich migráciu počas výstavby za účelom prijatia prípadných opatrení na ich ochranu

počas prevádzky

- monitorovať kvalitu pitnej vody vo vodnom zdroji Stará Rieka
- monitorovať výskyt ruderalných a invázných druhov rastlín na trase komunikácie a na miestach výsypiek po dobu 5 rokov od ukončenia prác a kontrolovať účinnosť potláčania týchto rastlín
- monitorovať výskyt ichtyofauny vo Vlári na profiloch dotknutých objektmi SO 02, SO 03
- monitorovať jarný ťah obojživelníkov na novovybudovanej komunikácii za účelom prijatia prípadných opatrení na ich ochranu
- monitorovať staré skládky odpadu a okolie cesty, aby nedošlo k opätovnému využívaniu plôch pre vývoz odpadu

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne

2. Potvrdenie správnosti údajov

Mgr. Daniela Žišková

riaditeľka odboru hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 16. 8. 2010