

Podľa rozdeľovníka

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Prešov
Prodosing,s.r.o, Bardejovská 13 080 06 Ľubotice	OU-PO-OSZP2-2025/028995-002	Ing. Anna Mačejovská	03. 02. 2025

Vec

„Eliminácia bezpečnostných rizík na ceste III/3489, Raslavice – Abrahámovce (DSPRS)“  
- záväzné stanovisko podľa § 16a vodného zákona

Dňa 27. 01. 2025 bola Okresnému úradu Prešov, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddeleniu štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „orgán štátnej vodnej správy“) doručená žiadosť spoločnosti PRODOSING spol. s.r.o., Bardejovská 13, 080 06 Ľubotice, IČO 36 465 992 (ďalej len „žiadateľ“) o vydanie záväzného stanoviska, či sa pred povolením činnosti vyžaduje výnimka pre stavbu „Eliminácia bezpečnostných rizík na ceste III/3489, Raslavice – Abrahámovce (DSPRS)“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“), ktorou môže dôjsť k nespĺneniu environmentálnych cieľov podľa § 16 ods. 6 písm. b) zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“).

K žiadosti bola priložená projektová dokumentácia spracovaná žiadateľom – Ing. Ľuboš Mašlej, autorizovaný projektant, osvedčenia č. 5645\*I3 a 5645\*I2 v septembri 2024 pre stavebníka Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja, Jesenná 14, 080 05 Prešov, IČO 37936859.

Navrhovaná činnosť je situovaná v okrese Bardejov v extravilánoch obcí Abrahámovce a Raslavice, katastrálne územia Abrahámovce, Nižné Raslavice. Táto cesta zabezpečuje dopravné napojenie miestnych obyvateľov s cestou II/545, ktorá prepája mestá Prešov a Bardejov.

Rekonštrukcia mosta a cesty je nevyhnutná na základe súčasného stavebno - technického stavu, ktorý je v nevyhovujúcom stave. Na danom úseku cesty III/3489 v km 1,9 – 2,33 eviduje správca nedostatky v rozsahu výskytu poškodených konštrukcií vozovky vplyvom zosuvu priľahlých svahov. Na vozovke sa nachádzajú výrazné poklesy, trhliny a nedostatočné odvedenie povrchovej vody z oblasti cestného zvršku a pod. Zámerom stavby je zastabilizovanie cestného telesa a odstránenie zistených porúch, čím sa výrazne zlepši komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii.

Most č.M5046 bol postavený v roku 1924. Nosná konštrukcia je dosková z monolitického železobetónu. Celková dĺžka premostenia je 4,3 m. Opory vykazujú odlupovanie betónu, na vozovke sú viditeľné trhliny a mostné zábradlie koroduje. Na nosnej konštrukcii mosta sú viditeľné vlhké škvrny, výkvety a praskliny. Koryto mosta je zanesené. Na mostnej konštrukcii sa nachádza nadmerná hrúbka vozovky.

Stavba tvorí jeden celok. Pozostáva z týchto objektov:

Telefón	E-mail	Internet	IČO
+421517082328	oszp.po@minv.sk	www.minv.sk	00151866

- SO 100 Rekonštrukcia cesty III/3489
- SO 101 Stabilizácia zosuvov na ceste III/3489 v km 0,000-0,320
- SO 102 Stabilizácia zosuvov na ceste III/3489 v km 0,320- KÚ
- SO 201 Rekonštrukcia mosta M5046

#### SO 100-00 Rekonštrukcia cesty III/3489

Komunikácia v danom úseku je v zlom technickom stave. Komunikácia je uložená na cestnom násype, ktorý sa zosunul a došlo k odtrhu cesty v dvoch úsekoch rekonštruovanej cesty. Vzniknuté zosuvy, v km 0,420 a 0,280, sú súčasťou staršieho plošného zosuvu, pričom za príčinu ich vzniku považujeme nepriaznivé vlastnosti svahových ílov a účinky podzemnej vody. Stavba bude realizovaná v 2 etapách. Etapa č.1 bude od km 0,000-0,320 (pracovné staničenie) a etapa č.2 bude nadväzovať na etapu č.1 a bude v km 0,320-0,580. Celá stavba je rozdelená do 3 samostatných objektov, kde objekt SO 100 tvoria práce spojené s výmenou obrusnej vrstvy vozovky na celom úseku / etapa č.1 a etapa č.2/ a objekty SO 101 a SO 102 zahŕňajú práce na riešení stabilizácie jednotlivých zosuvov na ceste III/3489. Povrchová voda z vozovky bude zachytávaná do priekopy. Na pravej strane v celej dĺžke rekonštruovaného úseku sa zriadi nová priekopa z bet. prefabrikátov tvaru U, pod ktorou sa zriadi hĺbková drenáž. V km 0,423 03 a 0,560 48 sa nachádzajú 2 existujúce priepusty a v km 0,282 sa zriadi jeden nový priepust. Priepusty sú súčasťou objektov So 101 a SO 102.

#### SO 101 Stabilizácia zosuvov na ceste III/3489 v km 0,000-0,320

Pre daný stavebný objekt SO 101 bol zrealizovaný inžiniersko-geologický prieskum. Záujmove územie širšieho okolia obce Abrahámovce patrí do orografického celku Ondavskej vrchoviny, podcelku Raslavická brázda. Cesta je tu vedená v odreze zosuvného svahu, pričom vzniknuté zosuvy na ceste sú len dielčimi poruchami vo veľkom plošnom zosuve.

Stabilizácia cestného telesa v miestach zosuvu v km 0,280(SO 101) a 0,420(SO 102) /pracovné staničenia/ spočíva v zlepšení odtokových pomerov na povrchu vozovky a vytvorením oporného múru. Celkovú stabilitu cestného telesa zabezpečujú oporné múry dĺžky 42,0 m v km 0,258-0,301 a dĺžky 31,5m v km 0,404-0,437, ktoré sú založené na veľkopriemerových pilótach  $\Phi 620$ mm dĺžky 10,0m (20+15ks). Pilóty sú votknuté do poloskalnej horniny R5. Násypové teleso je budované vrstevnatým spôsobom zo štrkopiesku po vrstvách max. 300 mm. Pod vrstvy vozovky je navrhnutá geodoska hrúbky 500mm vystužená 2 vrstvami geomreže. Celková dĺžka úpravy cesty je 580,0m. Vozovka sa na začiatku a konci úseku výškovo napojí na existujúcu vozovku. Kompletnú výmenu vozovky s geodoskou navrhujeme v oboch jazdných pruhoch v staničení 0,250-0,450. V km 0,100-0,200 navrhujem spevnenie krajnice pomocou prefa košov, aby bola zabezpečená dostatočná šírka krajnice pre osadenie zvodidla. Tieto prefa koše sa použijú aj v km 0,320-0,404 v úseku medzi opornými múrmi. Oporný múr je založený hlbinné na veľkopriemerových pilótach  $\Phi 620$ mm dĺžky 10,0m (4 a 3 dilatačné celky po 5 pilót) zo železobetónu C25/30. Uvažuje sa s votknutím pilót cca 2/3 dĺžky do podlažia R5- poloskalné horniny až F8 pevný sivý íl. Driek oporného múru je z betónu C25/30 premennej výšky 0,90-1,64 m /kopíruje pozdĺžny sklon vozovky/ a konštantnej šírky 0,60m. Za rubom múru je navrhnutý spätný zásyp s vlastnosťami  $\Phi_{ef} = \min. 32^\circ$  a  $\gamma = 19,0 \text{ kNm}^{-3}$ . Za múrom na vrstve podkladného betónu je umiestnená drenážna rúrka DN150 mm. Drenáž je vyústená na lícnu stranu OM PVC rúrkou DN 150m v dvoch miestach dilatačného celku. Všetky časti betónovej konštrukcie, ktoré sa nachádzajú pod úrovňou terénu, sú chránené proti zemnej vlhkosti 1x penetračným náterom a 2x asfaltovým náterom za studena. Ochrana výstuže je zabezpečená krytím hrúbky min. 50 mm. Dočasný výkop pre zárubný múr je 1:1 V prípade potreby zabezpečiť výkop cestnými panelmi, ktoré budú prikotvené do rastlého terénu. V korune oporného múra je navrhnutá ŽB monolitická rímsa. V km 0,100-0,200 je navrhnuté spevnenie krajnice rozšírením pomocou PREFA blokov. Modulárny systémový prvok s vegetačným lícom je tvorený v čele bloku vložení výstužného panelu zo zvaranej siete priemeru drôtu 8 mm, kombinovaný s protieróznou rohožou, ktorý je pevne spojený vo výrobnom procese s panelom z dvojzákrutovej siete.

#### SO 102 Stabilizácia zosuvov na ceste III/3489 v km 0,320- KÚ

Pre daný stavebný objekt SO 102 bol zrealizovaný inžiniersko-geologický prieskum. Záujmove územie širšieho okolia obce Abrahámovce patrí do orografického celku Ondavskej vrchoviny, podcelku Raslavická brázda. Cesta je tu vedená v odreze zosuvného svahu, pričom vzniknuté zosuvy na ceste sú len dielčimi poruchami vo veľkom plošnom zosuve.

Stabilizácia cestného telesa v miestach zosuvu v km 0,280(SO 101) a 0,420(SO 102) /pracovné staničenia/ spočíva v zlepšení odtokových pomerov na povrchu vozovky a vytvorením oporného múru. Celkovú stabilitu cestného telesa zabezpečujú oporné múry dĺžky 42,0 m v km 0,258-0,301 a dĺžky 31,5m v km 0,404-0,437, ktoré sú

založené na veľkopriemerových pilótach  $\Phi 620\text{mm}$  dĺžky 10,0m (20+15ks). Pilóty sú votknuté do poloskalnej horniny R5. Násypové teleso je budované vrstevnatým spôsobom zo štrkopiesku po vrstvách max. 300 mm. Pod vrstvy vozovky je navrhnutá geodoska hrúbky 500mm vystužená 2 vrstvami geomreže. Celková dĺžka úpravy cesty je 580,0m. Vozovka sa na začiatku a konci úseku výškovo napojí na existujúcu vozovku. Kompletnú výmenu vozovky s geodoskou navrhujeme v oboch jazdných pruhoch v staničení 0,250-0,450. V km 0,100-0,200 navrhujeme spevnenie krajnice pomocou prefa košou, aby bola zabezpečená dostatočná šírka krajnice pre osadenie zvodidla. Tieto prefa koše sa použijú aj v km 0,320-0,404 v úseku medzi opornými múrmi. Oporný múr je založený hlbšie na veľkopriemerových pilótach  $\Phi 620\text{mm}$  dĺžky 10,0m (4 a 3 dilatačné celky po 5 pilót) zo železobetónu C25/30. Uvažuje sa s votknutím pilót cca 2/3 dĺžky do podlažia R5- poloskalné horniny až F8 pevný sivý íl. Driek oporného múru je z betónu C25/30 premennej výšky 0,90-1,64 m /kopíruje pozdĺžny sklon vozovky/ a konštantnej šírky 0,60m. Za rubom múru je navrhnutý spätný zásyp s vlastnosťami  $\Phi_{ef} = \min. 32^\circ$  a  $\gamma = 19,0 \text{ kNm}^{-3}$ . Za múrom na vrstve podkladného betónu je umiestnená drenážna rúrka DN150 mm. Drenáž je vyústená na ľicnu stranu OM PVC rúrkou DN 150mm v dvoch miestach dilatačného celku. Všetky časti betónovej konštrukcie, ktoré sa nachádzajú pod úrovňou terénu, sú chránené proti zemnej vlhkosti 1x penetračným náterom a 2x asfaltovým náterom za studena. Ochrana výstuže je zabezpečená krytím hrúbky min. 50 mm. Dočasný výkop pre zárubný múr je 1:1 V prípade potreby zabezpečiť výkop cestnými panelmi, ktoré budú prikotvené do rastlého terénu. V korune oporného múru je navrhnutá ŽB monolitická rímsa. V km 0,320-0,404 je navrhnuté spevnenie krajnice rozšírením pomocou PREFA blokov. Modulárny systémový prvok s vegetačným lícom je tvorený v čele bloku vložení výstužného panelu zo zvarnej siete priemeru drôtu 8 mm, kombinovaný s protieróznou rohožou, ktorý je pevne spojený vo výrobnom procese s panelom z dvojzákrutovej siete. Sklon čela systému je 70 stupňov, výška čela je 0,76 m.

#### SO 201-00 Rekonštrukcia mosta M5046

Uvedený mostný objekt sa nachádza na štátnej ceste III/3489 v km 3,857 v intraviláne obce Abrahámovce v jej centrálnej časti. Premosťuje bezmenný potok, hydrologické číslo 4-30-09-095 v km 0,35. Plocha jeho povodia je 1,9 km<sup>2</sup>. Komunikácia na moste je kategórie C 6,0/50. Cesta III/3489 patrí do siete ciest miestneho významu. Smerovo je komunikácia na moste vedená v smerovom oblúku s polomerom 70,0m a je vo výškovom klesaní 0,44 %. Mostný objekt premostuje bezmenný potok a je jednopoložový. Kríženie je pravé pod uhlom 69°. Existujúci most je realizovaný ako doskový, pozostávajúci z jedného dilatačného celku. Hrúbka dosky je 0,35m. Predpokladáme, že stavba je založená na plošných základoch, keďže pôvodná PD sa nezachovala a vychádzame iba z mostného listu. Na základe súčasného stavebno-technického stavu a nevyhovujúcich šírkových pomerov na moste, navrhujeme úplne vybúranie nosnej mostnej konštrukcie /spolu s mostným zvrškom/ a časť krajných opôr s krídlami potrebných pre realizáciu novej rámovej nosnej konštrukcie. Búracie práce budú prebiehať po poloviciach, keďže nie je možné v blízkosti mosta realizovať úplnú alebo čiastočnú obchádzku. Ako nosnú konštrukciu navrhujeme rámovú konštrukciu založenú na mikropilotových základoch. Po vybúraní nosnej konštrukcie a časti opôr s krídlami sa zrealizujú mikropilóty. Mikropilóty navrhujeme priemeru 220mm celkovej dĺžky 7,0m s manžetovou výstužnou trúbkou priemeru 89/10 z ocele S355. Dĺžka koreňa bude min. 6,0m /pri prevrte cez oporu 4,0m/. Mikropilóty sa budú prevrtávať cez zostávajúce základy, ktoré budú zároveň slúžiť ako podkladný betón. Predpokladáme prevrt dĺžky 2,0m. Pod každú oporu navrhujeme 11 ks mikropilót- 7ks prevrtávané a 4 ks v rozšírení opory na vtoku. Mikropilóty budú votknuté v dĺžke 0,70m do novej rámovej konštrukcie, ktorá bude tvorená stojinami kolmej šírky 1,00m a doskou hrúbky 0,25-0,495 m zo železobetónu C35/45. Vo vonkajšom rohu rámu bude vynechaná kapsa po celej dĺžke vozovky kapsa, pre uloženie prechodových dosiek cez vrubový kĺb. Prechodové dosky budú hrúbky 250mm, dĺžky 3,0m po oboch stranách konštrukcie. Súčasťou rámu budú aj votknuté krídla. Šírka krídel bude 0,6m a ich dĺžky na vtoku spolu s oporou 1,5m a 3,5m a na výtoku obe krídla 3,0m. Geometria nosnej konštrukcie je daná smerovým a výškovým vedením komunikácie. Opory sú navzájom rovnobežné. Tvar konštrukcie je daný charakteristickými bodmi v pôdoryse. Vytýčenie jednotlivých bodov bude z vytyčovacieho polygónu stavby na základe ich súradníc a výšok. Doska je s jednostranným sklonom 3,0% smerom k výtoku. Pod rímsovou časťou na vtoku je protisklon 4,0% smerom k osi odvodnenia. Na vtoku sa nachádza podzemné vedenie v chráničke. To je nutné odkopať na oboch stranách, aby sa dalo dočasne posunúť pri realizácii nosnej konštrukcie a počas realizácie ríms vložiť do chráničky. Na moste bude nová živičná vozovka, ktorá spĺňa požiadavky STN 73 6242. Kryt vozovky bude vyspádovaný jednostranným sklonom 3,00 % smerom k vtokovej rímse. Izolácia je celoplošná s odvodnením nivelety pozdĺžnym sklonom nivelety 0,44% a priečnym sklonom 3,00%. Na spojenie krytu vozovky s ochrannou vrstvou izolácie sa použije spájací postrek PS, podľa STN 73 6129. Izolácia bude celoplošná. Pod rímsovými doskami je ochrana izolácie navrhnutá z asfaltových vystužených pásov, odolných voči UV žiareniu. Odvodnenie povrchu izolácie sa zabezpečí pozdĺžnym drenážnym a priečnymi kanálkami z plastbetónu. Šírka drenážnych kanálikov je 100 mm. Šírka zálievky medzi vozovkou a rímsovou bude min. 20mm. Zálievka bude s predtesnením. Tesnenie dilatačných a pracovných škár musí byť prevedené podľa Vzorových listov SSC Bratislava VL4- mosty. Súčasťou novej vozovky

na moste sú aj úseky pred a za mostom potrebné pre vybudovanie prechodových dosiek. Konštrukčné vrstvy vozovky tvoria asfaltobetón, spojovací postrek, asfaltový betón, spojovací postrek, asfaltový betón, infiltračný postrek, cem. stabilizácia a štrkodrvina.

#### Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia je rámová, preto na moste nie je nutné použitie ložísk. Na moste sú navrhnuté monolitické železobetónové rímsoy šírky 0,80 a 1,50m z betónu 35/45, ktoré sú doplnené z vonkajšej strany polymér-betónovou rímsovou výšky 0,6m. Betóny, ktoré môžu prísť do styku s posypovými soľami a postrekmi, musia byť odolné voči týmto agresívnym účinkom a musia zodpovedať požiadavkám STN EN 206-1 príloha F, tabuľka F1 a STN 73 6123- skupina vozoviek I.,II. Rímsoy budú do nosnej konštrukcie kotvené pomocou oceľových svorníkových kotiev v pozdĺžnom smere každých á 0,5 a 1,00m. Na mostnom objekte sú ako bezpečnostné zariadenie navrhnuté oceľové zábradlia mestského typu.

#### Odvodnenie mosta

Voda na moste bude odvedená priečnym a pozdĺžnym sklonom do mostného odvodňovača na konci mosta pri vtokovej rímse. Voda, ktorá prenikne cez kryt vozovky sa odvedie pomocou systému pozdĺžnych a priečných drenážnych kanálikov vyústených do mostných odvodňovačov v zmysle TP 063 Odvodnenie mostov na pozemných komunikáciách. Odvodnenie rubu opôr sú pomocou drenážnej rúrky DN160, ktorá je vyvedená za oporou smerom k toku.

#### Mostné závery

Na moste nebudú použité mostné závery. V mieste uloženia prechodovej dosky na rámovú konštrukciu sa vozovka priečne zareže a vyplní sa trvale pružným tmelom.

#### Úprava vodného toku pod mostom

Úprava brehov a dna potoka ostáva existujúca. Doplní sa len chýbajúca dlažba na berme a doplní sa poškodená resp. odplavená dlažba. Použije sa lomový kameň hrúbky 200mm, ktorý sa bude ukladať do betónového lôžka C16/20 hr. 150mm. Špáry dlažby sa následne vyšpárujú cementovou maltou.

#### Odvodnenie navrhovanej činnosti

Povrchová voda z vozovky bude zachytávaná do priekopy. Na pravej strane celej dĺžke rekonštruovaného úseku sa zriadi nová priekopa z bet. prefabrikátov tvaru U, pod ktorou sa zriadi hĺbková drenáž. V km 0,423 03 a 0,560 48 sa nachádzajú 2 existujúce priepusty. Priepust č.3 v km 0,560 je v dobrom stave, zriadi sa len nová kalová jama s pororoštom na vtoku a na výtoku sa osadí prefabrikované čelo priepustu s dvojmadlovým zábradlím. Priepust č.2 v km 0,423 sa nahradí novým priepustom a doplní sa aj jeden nový priepust v km 0,282. Oba tieto priepusty budú v mieste oporných múrov. Na vtokovej strane sa zriadi nová kalová jama vnútorného rozmeru 2,0x2,0x1,8m opatrená pororoštom. Samotný priepust bude tvorený ŽB rúrami DN800, ktoré sa obetonujú. Výtokové čelo bude tvorené samotným oporným múrom. Popred oporný múr sa zriadi spevnenie z lomového kameňa na šírku 1,0m. Opevnenie sa ukončí zaistovacím prahom 0,25x0,5m. V mieste vyústenia priepustu sa toto spevnenie rozšíri na 2,65m a ukončí sa zaistovacím prahom 0,35x0,70m. Priekopa na ľavej strane popri OM bude z bet. žľaboviek slzičkového tvaru šírky 0,50m ukladaných do bet. lôžka. Priekopa bude vyvedená každých cca 10,5m priamo cez oporný múr pomocou uličnej vpuste. Vyústenie odvodňovacej rúrky povrchového odvodnenia cestnej komunikácie je skrz oporný múr kde prečnieva od líca 0,15m. Jej výškové uloženie závisí od použitého odvodňovacieho systému a taktiež aj sklon rúrky. Všetky betónové plochy oporného múra v trvalom styku so zeminou budú opatrené ochranou proti vode a zemnej vlhkosti: 1x penetračný náter + 2x asfaltový náter za studena. Na rube múru je navrhnutá drenážna geotextília 300 g/m<sup>2</sup>. Pozdĺžne podpovrchové odvodnenie bude tvoriť drenážna perforovaná rúrka  $\Phi$ 150mm, ktorá bude tzv. obalená medzerovitým betónom, ktorý bude uložený na geotextílii a tesniacej fólii. Pevný podklad bude tvoriť zhutnený zásyp tvorený podkladným betónom hr.200mm v priečnom sklone 10%. Vyústenie pozdĺžneho odvodnenia bude v dvoch miestach na 1 dil. celok skrz oporný múr, kde rúrka bude prečnievať od líca múra 0,15m. Pri výškovom prevýšení medzi dilatačnými celkami sa drenážna rúrka uloží podľa potreby. Voda na moste bude odvedená priečnym a pozdĺžnym sklonom do mostného odvodňovača na konci mosta pri vtokovej rímse. Voda, ktorá prenikne cez kryt vozovky sa odvedie pomocou systému pozdĺžnych a priečných drenážnych kanálikov vyústených do mostných odvodňovačov v zmysle TP 063 Odvodnenie mostov na pozemných komunikáciách.

Odvodnenie rubu opôr sú pomocou drenážnej rúrky DN160, ktorá je vyvedená za oporou smerom k toku.

Navrhovanou rekonštrukciou nedôjde ku zhoršeniu stavu životného prostredia na danom území. Odvodnenie zrážkovej vody z povrchu vozovky ostane nezmenené.

Mostný objekt po rekonštrukcii na základe hydrotechnického prepočtu vyhovuje na prietok  $Q_{100} = 15,00 \text{ m}^3/\text{s}$  s dostatočnou rezervou. Výpočet je uvedený v sprievodnej správe.

Príprava na výstavbu

Odstránenie jestvujúcej vrstvy cesty doporučujeme frézovaním. Nakladanie s odpadom získaným frézovaním obrusnej vrstvy a vybúraním existujúcej vozovky a mosta je popísané v časti 3.10 Odpady. Ostatné vrstvy vozovky, ako aj ostatný stavebný odpad, sa odvezú na riadenú skládku tuhého odpadu.

Nakoľko stavebné práce na rekonštrukcii mosta sa budú realizovať počas čiastočnej uzávierky, je potrebné pred začatím stavebných prác osadiť dočasné dopravné značenie.

Geologická stavba územia nie je komplikovaná. Možno v nej vyčleniť mladšie - kvartérne sedimenty, v podloží ktorých sa nachádzajú flyšové sedimenty paleogénu. Kvartér reprezentujú svahové sedimenty zosuvného delúvia a alúvia miestnych potokov. Na svahoch sa jedná o vysokoelastické íly s premenlivým obsahom úlomkov ílovcov a pieskocov. V alúviách sú to hlavne štrky, piesky a íly. Paleogén /eocén/ patri flyšovým horninám maľcovského, súvrstvia. Zastúpené sú vápnite ílové a jemnozrné pieskovce a prachovce.

Počas výstavby možno v priestore staveniska očakávať mierne zhoršenie kvality povrchovej vody. Tieto vplyvy sú lokalizované hlavne na stavenisko. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru. Pre zníženie nepriaznivých vplyvov boli spracované nasledovné opatrenia, zamerané na ochranu podzemných a povrchových vôd:

- zabezpečiť, aby používané stroje a strojné zariadenia neznečistovali prípadnými únikmi nebezpečných látok (úkapy prevádzkových kvapalín) pôdu, povrchovú a podzemnú vodu,
- nakoľko počas realizácie oporného múru budú práce realizované z dočasnej pracovnej plošiny zriadenej vo vodnom toku, aby sa mohli realizovať navrhované práce, zabezpečiť ochranu povrchových vôd pred znečisťujúcimi látkami zo stavebnej činnosti,
- navrhovanými stavebnými úpravami nezmeniť režim povrchových a podzemných vôd v území a ponechať súčasný prietochový profil vo vodnom toku,
- pri úpravách vodného toku rešpektovať požiadavky správcu vodného toku,
- dodržiavať zákon č.364/2004 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení neskorších predpisov (vodný zákon).

Podľa ustanovenia § 16a ods. 4 vodného zákona orgán štátnej vodnej správy môže vydať záväzné stanovisko aj bez odborného stanoviska poverenej osoby, ak z predloženej žiadosti a projektovej dokumentácie vyplýva, že povaha činnosti si nevyžaduje jej posúdenie odborným stanoviskom.

Podľa ustanovenia § 16a ods. 6 vodného zákona je žiadateľ oprávnený podať návrh na začatie konania o povolení činnosti, ak zo záväzného stanoviska vyplýva, že sa nevyžaduje výnimka.

Vzhľadom to, že po realizácii navrhovanej činnosti sa základné parametre cestného telesa a mostov menia len minimálne, a to z dôvodov zosúladenia s platnými normami pre cestnú dopravu, a zásahy do vodných tokov sú dočasné a minimálne, nie je predpoklad zmeny ekologického stavu ani ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody oproti súčasnému stavu útvaru povrchovej vody bežného potok v lokalite Abrahámovce s plochou povodia 1,9,km<sup>2</sup>.

Taktiež útvary podzemnej vody SK2005700F Puklinové podzemné vody Podtatranskej skupiny a flyšového pásma, vymedzený ako útvary predkvartérnych hornín s plochou 4106,788 km<sup>2</sup>, vzhľadom na jeho rozlohu nebude vystavený negatívnym vplyvom, týkajúcim sa zmeny hladiny útvaru alebo kvantitatívneho a chemického stavu.

Orgán štátnej vodnej správy, ako vecne a miestne príslušný podľa § 4 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a § 3 ods.1 písm. e) zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov

v znení neskorších predpisov a podľa ustanovení § 58 písm. b) a § 60 ods. 1 písm. i) vodného zákona na základe údajov z PD pre navrhovanú činnosť podľa § 16a ods. 1 a § 16a ods. 4 vydáva toto

záväzné stanovisko:

1. Povaha činnosti si nevyžaduje jej posúdenie odborným stanoviskom poverenej osoby – Výskumným ústavom vodného hospodárstva, Bratislava (ďalej len „VÚVH“) a pred povolením činnosti sa nevyžaduje výnimka v zmysle § 16 ods. 10 vodného zákona.
2. Z predloženej žiadosti a projektovej dokumentácie vyplýva, že navrhovanou činnosťou nedôjde k nesplneniu environmentálnych cieľov podľa ustanovenia § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona.
3. Na navrhovanú činnosť nebude vyžadovať výnimka v zmysle § 16 ods. 10 vodného zákona.
4. Podľa ustanovenia § 16a ods. 6 vodného zákona je žiadateľ oprávnený podať návrh na začatie konania o povolení činnosti, ak zo záväzného stanoviska vyplýva, že sa nevyžaduje výnimka.

PaedDr. Miroslav Benko PhD., MBA, LL.M.  
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky

Rozdeľovník k číslu OU-PO-OSZP2-2025/028995-002

Prodosing, s.r.o., Bardejovská 13, 080 06 Prešov 6  
SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik, Povodie Bodrogu, odštepny závod, M. R. Štefánika 25, Trebišov  
Okresný úrad Bardejov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Dlhý rad 0/16, 085 01 Bardejov 1