

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy – 1. etapa
I/66 Brusno – most ev. č. 66 – 089

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti spracované
podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov
v znení neskorších predpisov

Obsah

- I. Údaje o navrhovateľovi
- II. Názov zmeny navrhovanej činnosti
- III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti
- IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva v rátane kumulatívnych a synergických
- V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie
- VI. Prílohy
- VII. Dátum spracovania
- VIII. Meno a priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia
- IX. Podpis oprávneného zástupcu objednávateľa

I. Údaje o navrhovateľovi:

Názov: Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest

IČO: 00 00 33 28

Sídlo: Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica

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

Ing. Roman Žembera, generálny riaditeľ SSC

Adresa: Miletičova 19, 826 19 Bratislava

Tel: 02/502 55 460

E-mail: roman.zembera@ssc.sk

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

Ing. Július Styk, námestník úseku investičnej prípravy

Adresa: Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Tel: 048/43 43 242

E-mail: julius.styk@ssc.sk

Dalibor Senko, odborný zamestnanec úseku prípravy

Adresa: Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Tel: 048/43 43 231

E-mail: dalibor.senko@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest

Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy – 1 etapa
I/66 Brusno – most ev. č. 66 – 089

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj: Banskobystrický

Okres: Banská Bystrica

Katastrálne územie: Brusno

Parcelné čísla: 2045/2, 2045/32, 2045/33, 2045/34, 2074/2, 1702/1, 2045/8, 2045/9,
1700, 2073, 2045/6 – podľa stavu KN-C
1129/1, 1129/4, 1130/11, 1131, 1132, 1134/2, 1158, 1136/3, 1137/2
- podľa stavu KN-E

Opis technického a technologického riešenia

Popis súčasného stavu a zdôvodnenie projektu

Mostný objekt ev. č. 66 - 089 sa nachádza na ceste I/66 (v katastrálnom území Brusno, extravilán) v km 109,507 cesty I/66 – podľa pasportného staničenia. Mostný objekt premostuje miestnu účelovú komunikáciu. Bol postavený v roku 1972. Pri obhliadke bol zhodnotený stavebno – technický stav mosta a priradený stupeň hodnotenia porúch jednotlivým častiam mosta. Horná stavba bola ohodnotená stupňom VI. – ako veľmi zlý stav. Z daného hodnotenia, za účelom vylepšenia stavebno-technického stavu mosta bola navrhnutá kompletná výmena nosnej konštrukcie a sanácia spodnej stavby.

Záujmové územie sa nachádza na hranici OP Národného parku Nízke Tatry. Celá stavba leží mimo územia Národného parku.

Mostný objekt staticky pôsobí ako jednopoľová konštrukcia. Dĺžka rozpätia je 8,50 m. Nosnú konštrukciu existujúceho mosta tvoria prefabrikáty typu VUIS (Vloššák) dĺžky 8,96 m, ktoré sú proste uložené na oporách.

Technický stav mosta sa v dôsledku vystavenia poveternostným podmienkam počas existencie značne zhoršil. Zo záznamu z kontrolnej prehliadky mosta a z obhliadky mosta sú zrejmé poruchy na spodnej stavbe aj nosnej konštrukcii mosta spočívajúce hlavne v obnažení a porušení častí betonárskej aj predpínacej výstuže, popraskaní a zdegradovaní betónu, silnom zatekaní vody na krajných nosníkoch.

Účelom stavby je vyriešiť zlý stavebno – technický stav mosta ev. č. 66-089 pri obci Brusno. Rekonštrukcia mostného objektu pozostáva z kompletnej výmeny mostného zvršku, nosnej konštrukcie a sanácie narušeného betónu a obnaženej výstuže spodnej stavby (opôr) a zo sanácie zakladania mostného objektu.

Popis technického riešenia

Technický podklad k zmene navrhovanej činnosti tvorí projektová dokumentácia v stupni DRS (dokumentácia na realizáciu stavby) s náležitosťami DSP (dokumentácia pre stavebné povolenie spracovaná spoločnosťou Amberg Engineering Slovakia s. r. o., Somolického 1/B, 811 06 Bratislava v termíne 07/2018.

Rozsah objektovej skladby spracovanej projektovej dokumentácie je nasledovný:

101 – 00 Úprava cesty I/66
201 – 00 Most ev. č. 66 – 089
801 – 00 Obchádzková komunikácia

101-00 Úprava cesty I/66

Predmetný úsek cesty I/66 zabezpečuje hlavné dopravné prepojenie medzi mestami Banská Bystrica a Brezno. Úprava samotnej cesty bola vyvolaná rekonštrukciou mostného objektu 201-00 „Most ev. č. 66-089“, ktorého stavebno – technický stav už v súčasnosti nevyhovoval. Pri rekonštrukcii mosta bola zmenená výška nosnej konštrukcie, čo malo za následok zmenu nivelety na príľahlom úseku cestnej komunikácie.

Začiatok úpravy nivelety je v km 109,439 000 a koniec v km 109,561 000. Z dôvodu nevyhovujúceho stavu vozovky v príľahlom úseku bola ešte na požiadanie investora navrhnutá aj výmena obrusu vozovky od km 109,225 000 po km 109,439 000.

Úprava cesty je navrhnutá dvomi spôsobmi. Výmena obrusnej vrstvy v km 109,225-109,439 sa vykoná na dĺžke 268,0 m v celej šírke existujúcej komunikácie, pričom smerové a výškové vedenie sa v danom úseku nemení. Pričný sklon v priamej je 2,5%. Celková dĺžka úpravy je 268 m. Úprava výškového vedenia v km 109,439 – 109,561 bola vyvolaná rekonštrukciou mostného objektu SO 201-00. Celková dĺžka úpravy výškového vedenia je 122 m.

Konštrukcia vozovky v mieste úpravy nivelety v km 109,439 000 – 109,561 000

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O, PMB 45/80-65	40 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS;A 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
- asfaltový betón	ACL 16 L, PMB 45/80-65, II	60 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS;A 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
- asfaltový betón (vyrovnávacia vrstva)	ACP 22 P, CA 30/45,I	premenné	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS;A 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
- podklad (existujúca vrstva)			

Priečný sklon vozovky je jednostranný 2,5%, v mieste mosta strechovitý 2,5% sklon nespevnenej krajnice je 8% a pláň je navrhnutá v sklone 3%. Smerové vedenie komunikácie ostáva nezmenené.

Výmena obrusnej vrstvy v km 109,225 000 – 109, 439 000

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O, PMB 45/80-65	40 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS;A 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
- existujúce vrstvy			

Základné údaje

Kategória cesty:	C 9,5/80 modifikovaná na C 10,5/80
Návrhová rýchlosť:	80 km/h
Voľná šírka komunikácie:	10,5 m
Dĺžka trasy:	122 m
Smerový oblúk, min.:	1500 m
Smerový oblúk, max.:	4205 m
Výškový oblúk, min.:	3000 m
Výškový oblúk, max.:	5000 m
Pozdĺžny sklon, min.:	2,27 %
Pozdĺžny sklon, max.:	3,94 %

Sklon vozovky: 2,5 % (v oblúku 2,5 %)

Smerové vedenie

Smerové vedenie sa prispôsobuje existujúcemu a je tvorené kružnicovými oblúkmi a priamkami. Minimálny polomer oblúka je 1500 m, maximálny polomer je 4205 m.

Výškové vedenie

Výškové vedenie bolo proti pôvodnému stavu upravené. Úprava sa začína v km 109,439 a končí v km 109,561. Nové výškové vedenie je tvorené dvomi vypuklými oblúkmi. Minimálny polomer oblúka je 3000 m, maximálny polomer je 5000 m. Minimálny pozdĺžny sklon je 2,27% a maximálny 3,97%.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie zodpovedá jestvujúcemu stavu a bolo navrhnuté pre kategóriu cesty C9,5/80 modifikovanú na C10,5/80 a to v nasledovnom usporiadaní:

- jazdný pruh	2 x 3,50 m
- vodiaci prúžok	2 x 0,25 m
- spevnená krajnica	2 x 1,00 m
- nespevnená krajnica	2 x 0,50 m
- spolu:	10,50 m

Odvodnenie

Odvodnenie cesty je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom do vsakovaco - odparovacej priekopy.

201-00 Most ev. č. 66 – 089

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200)

Charakteristika mosta:	a/	pozemná komunikácia
	b/	-
	c/	most nad účelovou komunikáciou
	d/	most s jedným poľom
	e/	jednopodlažný
	f/	s hornou mostovkou
	g/	nepohyblivý
	h/	trvalý
	i/	smerovo v priamej, výškovo vo vrcholovom oblúku
	j/	kolmý
	k/	s normovou zaťažiteľnosťou
	l/	masívny
	m/	plnostenný
	n/	trámový (tyčové prefabrikované nosníky so spriahujúcou železobetónovou doskou)
	o/	otvorene usporiadaný

	p/ s neobmedzenou voľnou výškou
Dĺžka premostenia:	8,00 m
Dĺžka nosnej konštrukcie:	9,25 m
Dĺžka mosta:	27,00 m
Šikmosť mosta:	kolmý
Šírka vozovky medzi obrubníkmi:	10,50 m (prispôsobenie sa skutočnému stavu)
Šírka chodníka:	bez chodníkov
Šírka mosta medzi zábradliami:	10,50 m
Výška mosta:	min. 5,30 m
Stavebná výška:	0,90 m
Plocha mosta:	84,0 m ² (10,5m x 8,0m)
Zaťaženie mosta:	podľa STN EN 1991
Zaťaženie mosta dopravou:	zaťažovacie modely ZM1(LM1), ZM2(LM2), ZM3(LM3) - 3000/240

Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerných prepráv:

pri návrhu bolo uvažované so zaťažením zvláštnymi vozidlami (ZM3) „čl.NA.2.16, STN EN 1991-2/NA, uplatnenie zaťaženia podľa čl.4.3.4 STN EN 1991-2 (zvláštne vozidlá)“.

Zakladanie mosta

Pred rekonštrukciou nosnej konštrukcie sa zhotoví zlepšenie základových pomerov stavby. Zlepšenie základových pomerov bude pod základmi oboch opôr.

Zlepšenie bude pomocou stĺpov tryskovej injektáže zhotovených po celej lícnej časti opôr. Presný návrh tryskovej injektáže určí dodávateľ technológie tryskovej injektáže.

Spodná stavba

Spodnú stavbu tvoria dve železobetónové opory č. 1 a 2 s úložným prahom a s votknutými rovnobežnými krídlami. Opory sú premennej výšky a v najnižšom mieste majú min. výšku takú aby bola zabezpečená podchodná výška na účelovej komunikácii, čo je 4,20 m.

Pri návrhu rekonštrukcie spodnej stavby bolo potrebné vziať do úvahy stupeň hodnotenia porúch spodnej stavby V – zlý (výskyt porúch, ktoré majú nepriaznivý vplyv na zaťažiteľnosť mostu, ale sú odstrániteľné ešte bez výmeny poruchových súčastí), výmenu celej nosnej konštrukcie za novú a zachovanie min. podchodnej výšky na účelovej komunikácii. Taktiež neexistuje žiadna staršia dokumentácia ktorá by popisovala alebo vykresľovala existujúci tvar spodnej stavby. Tvar spodnej stavby bol zakreslený na základe zamerania mosta a mostného listu.

Pri zmene typu nosnej konštrukcie bolo potrebné navrhnúť tvarovo a výškovo nový úložný prah. Existujúci úložný prah sa šramovaním upraví do požadovanej výšky, tak aby povrch ostal zdrsnený a neskôr zabezpečil tak lepší kontakt medzi pôvodným a novým betónom. Prebytočná existujúca betonárska výstuž sa odstráni. Do takto pripraveného sa nanovo uloží betonárska výstuž nového

úložného prahu a nových úložných blokov pod elastomérové ložiská. Výška nového úložného prahu je ovplyvnená aj výškou nosníkov a preto aby bola overená po upresnení dodávateľa nosníkov!

Na zabezpečenie celistvosti nového a pôvodného betónu bude nová betonárska výstuž do starého betónu kotvená lepidlom v predpísanej polohe a dĺžky podľa výkresovej dokumentácie.

Následne sa takto pripravená výstuž zabetónuje a vytvorí sa v úložnom prahu žliabok ktorý slúži na odvedenie náhodnej dažďovej vody z úložného prahu.

Na ostatných častiach opôr bude prevedená sanácia povrchu. Na oporách sa vyskytujú lokálne časti s porušeným povrchom betónu a s obnaženou betonárskou výstužou.

Po prečistení povrchu sa výstuž zbaví skorodovaných častí pričom sa musí stanoviť rozsah poškodenia resp. účinná plocha výstuže. V prípade väčšieho poškodenia sa doplní existujúca výstuž dodatočne lepenou a povrch sa následne upraví novou krycou vrstvou.

Zvislé trhliny šírky viac ako 0,3mm sa zainjektujú po celej výške použitím injektáže na cementovej báze.

Na sanáciu povrchu sa použije sanačná malta, vhodná pre danú hrúbku opravovanej vrstvy s triedou R4. Pred jej nanesením sa z upravovaného povrchu otryská degradovaný betón, očistí sa otryskaný povrch a nanese sa pevnostný mostík. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Pri rekonštrukčných prácach sa odkryje aj prechodová oblasť mosta. Pritom sa overí či je na moste prechodová doska, ak áno, na základe jej skutočného stavu sa rozhodne či bude prechodová doska vymenená za novú alebo ponechaná. Ak by bolo rozhodnuté dosku vymeniť za novú bude potrebné tomu prispôbiť aj tvar záverného múrika a kotvenie mostného záveru.

Po odstránení ríms na krídlach mosta bude zhotovená dobetónávka krídel. Dobetonávky krídel budú ukotvené pomocou vlepenej betonárskej výstuže do pôvodných častí krídel. Dodatočne vlepená bude aj výstuž, ktorá bude slúžiť na ukotvenie rímsy. Povrch krídel bude upravený obdobne ako povrch opôr.

Použitý materiál: betón - C 30/37 XC2, XF2, XD1 (SK)-C10,4-Dmax16-S3
STN EN 206+A1 betonárska výstuž - B 500 B

Nosná konštrukcia

Existujúcu nosnú konštrukciu tvorí 12 ks nosníkov - prefabrikáty typu VUIS (Vloššák).

Dĺžka nosníkov je 8,96 m a výška 0,50 m. Nosníky sú bez koncových priečnikov a sú uložené nasucho. Na nosníkoch je vyrovnávací betónový poter.

Nosná konštrukcia bola ohodnotená pri obhliadke stupňom VI. – ako veľmi zlý stav (výskyt porúch, ktoré ovplyvňujú zaťažiteľnosť a nedajú sa odstrániť bez výmeny poruchových alebo doplnenia chýbajúcich súčastí). Na základe tohto hodnotenia bola navrhnutá kompletná výmena nosnej konštrukcie. Nová nosná konštrukcia bola navrhnutá z nových tyčových prefabrikátov výšky 0,60 m a spriahujúcej železobetónovej dosky hrúbky 0,20 m.

Nosníky budú dĺžky 8,93 m. Presný tvar sa upresní po výbere dodávateľa nosníkov. Výška nosníkov a spriahujúcej dosky **nesmie** prekročiť výšky v projekte! Pri výbere dodávateľa nosníkov sa nesmie zmenšiť podchodná výška pod mostom. Presný počet nosníkov a ich osovú vzdialenosť sa musia upresniť po výbere dodávateľa nosníkov.

Nosníky budú uložené na elastomérovoch ložiskách. Použité nosníky musia spĺňať podmienky na zaťaženie podľa STN EN 1991 (zaťaženie dopravou - modely ZM1(LM1), ZM2(LM2), ZM3(LM3) - 3000/240).

Šírka spriahujúcej dosky je 12,00 m. Horná plocha dosky bude betónovaná v priečnom symetrickom sklone 2,5% na každú stranu pod vozovkou a v opačnom 2,5% sklone pod rímsami. Takto vznikne os

odvodnenia v ktorej sa vynechajú otvory na osadenie drenážnych tvaroviek na odvodnenie povrchu izolácie mosta. Po stranách dosky bude vytvorená okapová drážka.

Pre tuhosť konštrukcie boli navrhnuté koncové priečniky hrúbky 0,45 m a široké rovnako ako doska 12,00 m.

Geometria nosnej konštrukcie je daná smerovým a výškovým vedením trasy.

Keďže nová nosná konštrukcia má väčšiu výšku ako pôvodná a musela byť zachovaná min. podchodná výška bolo potrebné upraviť niveletu pred a za mostom.

Použitý materiál: betón - nosníky - C 45/55 XC4, XF2, XD1 (SK)-C10,1-Dmax16-S3
STN EN 206+A1 betón - ŽB doska - C 30/37 XF2, XD1 (SK)-C10,4-Dmax22-S3
 betonárska výstuž - B 500 B

801-00 Obchádzková trasa

Objekt SO 801-00 bude slúžiť ako dočasná obchádzková komunikácia cesty I/66. Objekt je potrebné vybudovať z dôvodu demolácie mosta ev. č. 66-089 a následnú výstavbu nového mosta. V tomto mieste sa mení aj niveleta komunikácie.

Dočasná komunikácia je navrhnutá podľa normy ON 73 6118, ktorá je v tomto čase neplatná, ale nakoľko nemá náhradu, návrh vychádza z tejto poslednej platnej normy.

Je navrhnutá kategórie P 6/40 dvojpruhová modifikovaná na P 7/40 s celkovou dĺžkou 188,62 m. Po ukončení výstavby nového mostného objektu SO 201-00 sa obchádzková trasa odstráni a dočasne zabraté územie sa uvedie do pôvodného stavu.

Kategória cesty:	P6/40 modifikovaná na P7/40
Návrhová rýchlosť:	40 km/h
Voľná šírka komunikácie:	6 m
Dĺžka trasy:	188,621 m
Smerový oblúk, min.:	20 m
Smerový oblúk, max.:	40 m
Výškový oblúk, min.:	470 m
Výškový oblúk, max.:	500 m
Pozdĺžny sklon, min.:	0,95%
Pozdĺžny sklon, max.:	8,06%
Sklon vozovky:	2,5% (v oblúku 3%)

Smerové vedenie

Smerové vedenie je tvorené priamkami a kružnicovými oblúkmi. Minimálny polomer oblúka je 20 m a maximálny polomer oblúka je 40 m

Výškové vedenie

Výškové vedenie je tvorené vypuklými a vydutými výškovými oblúkmi. Minimálny polomer výškového oblúka je 470 m a maximálny polomer je 500 m. Minimálny pozdĺžny sklon nivelety je 0,95% a maximálny sklon je 8,06%.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie dvojpruhovej komunikácie zodpovedá kategórii P6/40, modifikovaná na P7/40, pričom:

- jazdný pruh	2 x 3 m
- nespevnená krajnica	2 x 0,50 m
spolu:	7 m

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky je navrhnutá v nasledovnom zložení:

- asfaltový betón	AC 11 O, CA 50/70, II	40 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS; A 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
- asfaltový betón	AC 22 L, CA 50/70, II	70 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový infiltrančný postrek	PI; A 0,7 kg/m ²		STN 73 6129
- cementom stmelená vrstva	CBGM 5/6	140 mm	STN 73 6124
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5; G _c	250 mm	STN 73 6126
Spolu		500 mm	

Priečny sklon je navrhnutý ako strechovitý 2,5 %, v oblúkoch 6%.

Predpokladaný termín realizácie:	09/2019 12/2020
Celková doba výstavby:	cca 5 mesiacov

Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Stavba svojim technickým riešením (SO 801-00 Obchádzková trasa) zasahuje do pozemkov charakteru poľnohospodárskeho pôdneho fondu v zmysle zák. č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy budú v rámci realizácie stavebných prác dodržané zásady ochrany PPF v zmysle legislatívy platnej na území SR.

Pred realizáciou predmetnej stavby sa odhrnie humózná vrstva a poskytne sa na využitie poľnohospodárom, prípadne sa uloží na skládku. Pôda uložená na skládkach a pôda hospodársky nevyužívaná (manipulačné pásy – dočasný záber pôdy) nebude počas celej doby výstavby komunikácie obhospodarovaná, v dôsledku čoho dôjde k zníženiu biologického potenciálu pôdy. Preto sa odporúča doplniť potrebné živiny a vápenec cca o 30%. Platí to tak pre použitie humóznej vrstvy pre zahumusovanie svahov cestného telesa, ako aj pre následnú biologickú rekultiváciu dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy.

Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Zariadenie staveniska:

Pre výstavbu si stavebný dvor zabezpečí budúci zhotoviteľ stavby. Na základe stanovenia doby výstavby je zariadenie staveniska riešené prenosnými resp. mobilnými objektmi.

Počas celej doby výstavby bude zriadený 1 stavebný dvor. Stavebný dvor ako aj skládky materiálov a hmôt budú umiestnené na pôvodnej časti vozovky na ceste I/66 pred mostom (v smere staničenia) šírky cca. 5 m. Stavebný dvor bude ohraničený prenosným oplotením.

Vzhľadom na rozsah stavby nie sú kladené zvlášť veľké nároky na zdroje energií.

Prívod pitnej vody prípojné miesto si prerokuje a zaistí zhotoviteľ podľa skutočnej potreby. Je možný tiež dovoz v cisternách. Skladovanie technologickej vody môže byť v dočasných zásobníkoch.

Napojenie stavby na zdroje NN a VN a telefónnej prípojky je možné z existujúcich zdrojov. V prípade napojenia na rozvod SSD a. s. si prípojné miesto zaistí a prerokuje zhotoviteľ podľa skutočnej potreby s požadovaného príkonu. Zriadenie telefónnej prípojky je možné nahradiť využitím mobilných telefónov. Je tiež možné používať nariadenie s autonómnym pohonom a použiť mobilnú elektrocentrálu. Pre obslužné zariadenia môže byť použitý dočasný mobilný napájací rozvod podľa potreby použitých mechanizmov.

Inžinierske siete:

V rámci projektovej dokumentácie stavby bolo územie stavby polohopisne a výškopisne zamerané a spracované do účelovej mapy. Nadzemné inžinierske siete boli zamerané na základe viditeľných znakov a zariadení v teréne. Podzemné inžinierske siete boli informatívne zakreslené z podkladov jednotlivých správcov.

Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť všetky inžinierske siete. Stavebné práce okolo živých inžinierskych sietí je nutné robiť v zmysle bezpečnostných predpisov za účasti dozoru majiteľov (správcov) inžinierskych sietí, aby nedošlo k ich poškodeniu.

Na moste resp. v okolí mosta sa zistili vedenia inžinierskych sietí. Jedná sa o nasledovné inžinierske siete:

- kábel Slovak Telekom a.s.
- nadzemné vzdušné VN vedenie SSD a.s.

Priebeh vedenia týchto inžinierskych sietí je znázornený v grafickej časti F – „Dokumentácia meračských prác“ spracovaná v rámci dokumentácie DRS, DSP. Súčasťou projektovej dokumentácie sú kópie vyjadrení správcov týchto inžinierskych sietí - potvrdenie ich existencie v lokalite stavby.

Tieto siete stavbou nebudú dotknuté resp. technické riešenie neuvažuje s ich preložkami. Vedenia majú svoje ochranné pásma. V prípade realizácie výkopových alebo zemných prác na hranici ochranných pásiem sa príslušné práce odporúčajú vykonávať ručne.

Uvedená stavba neznamena pre životné prostredie významné zaťaženie odberom vody. Počas obdobia výstavby a prevádzky bude potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku a počas prevádzky voda na údržbu komunikácie a strojov. Z hľadiska objemu tejto vody a jej dostupnosti v území sa jedná o množstvo kapacitne málo významné.

Pri výstavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby

Zemné práce:

Projekt rekonštrukcie mosta nepočíta so zemnými prácami, ktoré súvisia so zriadením zemníka alebo skládky zemín väčšieho rozsahu.

Zemné práce budú pozostávať z vybúrania a frézovania existujúcej vozovky pri úprave obrusnej vrstvy resp. nivelety vozovky, úpravy a zhotovenia podložia pre teleso obchádzkovej trasy, vybudovanie pláne pod vozovku zhotovenie konštrukcie vozovky a dosypanie krajníc a pod., zo zariadenia výkopu pre cestnú pláň, vybudovania pláne pod vozovku. Za krajnými oporami mosta bude realizovaný odkop cestného telesa (uloženie novej nosnej konštrukcie a prechodovej oblasti mosta). V rámci spodnej stavby – základových pásov opôr budú realizované zemné práce spočívajúce v ich odkope za účelom ich zosilnenia. Ďalej budú zemné práce pozostávať s úpravy priľahlých úsekov cesty I/66, pričom bude potrebné dosypanie nespevnenej krajnice a čiastočne svahov cestného telesa a úpravy okolia mosta.

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru:

Na predmetnú stavbu nie sú kladené špecifické nároky na dopravnú infraštruktúru. Napojenie staveniska bude na jestvujúcu cestnú sieť /št. cesta I/66/ bez nároku na budovania prístupových ciest. Cestná doprava bude odklonená na provizórnu obchádzkovú trasu (SO 801-00). Mostný objekt premostuje jestvujúcu poľnú cestu po ktorej je zabezpečený prístup k jeho spodnej časti (oporám).

Nároky na pracovné sily:

Počas realizácie budú nároky na pracovnú silu spojené s realizáciou stavebných prác v rozsahu prijatého technického riešenia stavby,. V prípade prevádzky budú nároky na pracovnú silu spojené s výkonom údržby cesty I/66 a jej technického vybavenia (napr. kosenie, zimná údržba, čistenie povrchu vozovky a iné).

Údaje o výstupoch

Ovzdušie:

Etapa výstavby mosta a súvisiacich stavebných objektov bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v miestach resp. v okolí dopravných trás prevozu odpadov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy.

Plán POV (postup organizácie výstavby)

Výstavba predmetnej stavby je rozdelená celkom do 3 etáp výstavby, pričom tretia etapa má dve podetapy tak, aby takmer počas celej doby výstavby riešeného úseku bola zachovaná premávka na ceste I/66. Pre každú etapu bude realizované dočasné dopravné značenie.

Etapa 1

V rámci etapy 1 bude realizácia obchádzkovej trasy SO 801-00. Na ceste I/66 bude doprava obmedzená len minimálne. V mieste napojenia začiatku aj konca obchádzkovej trasy na cestu I/66 bude zúžená spevnená krajnica.

Etapa 2

V rámci etapy 2 bude doprava z cesty I/66 presmerovaná na obchádzkovú trasu. Doprava na obchádzkovej trase bude obojsmerná. Počas tejto etapy bude realizovaná demolácia mosta ev. č. 66-089 a výstavba nového. Počas tejto etapy bude realizovaná aj úprava nivelety komunikácie I/66 (SO 101-00).

Etapa 3.1

V rámci etapy 3.1 sa doprava presmeruje na upravenú komunikáciu a bude realizované odstránenie dočasnej komunikácie. Súčasne bude realizované frézovanie vozovky a pokládka novej obrusnej vrstvy vpravo v smere staničenia.

Etapa 3.2

V rámci etapy 3.1 sa doprava presmeruje na upravenú komunikáciu a bude realizované odstránenie dočasnej komunikácie. Súčasne bude realizované frézovanie vozovky a pokládka novej obrusnej vrstvy vľavo v smere staničenia.

Postup a technológia výstavby mosta:

1. Zriadenie staveniska. Zhotovenie sanačných opatrení zakladania objektu. Doprava bude vedená po moste.
2. Odstránenie vozovky na moste, pred a za mostom aspoň na dĺžku krídel.

3. Odstránenie časti zemného násypu v okolí krídel mosta a obnaženie prechodovej oblasti mosta. Následne sa zhodnotí stav prechodových dosák a záverného múriku a na základe skutočného stavu sa rozhodne či sa tieto časti vymenia za nové alebo ostanú.
4. Demontáž skorodovaného zábradlia na moste, demontáž zvodidla za mostom
5. Odstránenie betónovej rímsy s kamenným obrubníkom, vyrovnávacej vrstvy na nosnej konštrukcii, izolácie mosta
6. Demontáž prefabrikovaných predpätých nosníkov (odvoz na stredisko SÚC Lučatín)
7. Úprava tvaru spodnej stavby podľa projektovej dokumentácie, zhotovenie úložných bločkov.
8. Osadenie nových tyčových prefabrikátov nosnej konštrukcie na miesto, následná betonáž spriahajúcej železobetónovej dosky na moste.
9. Osadenie mostného záveru do vopred pripravenej kapsy v nosnej konštrukcii a v závernom múriku, uloženie izolácie na nosnej konštrukcii.
10. Betonáž ríms, zhotovenie vozovky na danom úseku, osadenie zábradľového zvodidla
11. Dokončovacie práce a terénne úpravy v okolí mosta. Výmena obrusu na vozovke a taktiež s úpravou nivelety cesty I/66 pred a za mostom.

Odfrézovanie pôvodnej vozovky mimo mosta a pokládka novej obrusnej vrstvy a úprava nivelety (SO 101-00 Úprava cesty I/66) bude realizovaná po dokončení stavebných prác na mostnom objekte SO 201-00. Napojenie na jestvujúci stav sa spraví na dĺžke 1 m preplátovaním nových a jestvujúcich vrstiev vozovky.

- odfrézovanie pôvodnej vozovky
- očistenie povrchu od prachu a iných nečistôt
- nanosenie asfaltového spojovacieho postreku
- kladenie novej vrstvy
- dosypávka krajníc a úprava svahov
- osadenie trvalého dopravného
- nástrek dopravného značenia

Stavebné práce pri SO 801-00 Obchádzková trasa:

- odstránenie mačiny, kríkov a stromov
- vytýčenie objektu
- úprava a zhutnenie podlažia
- zhotovenie telesa komunikácie po pláň
- zhotovenie konštrukcie vozovky
- dosypávka krajníc

Odpadové vody:

Počas výstavby je predpoklad vzniku odpadových vôd hlavne zo sociálnych zariadení staveniska v závislosti od množstva osôb pracujúcich na stavbe. Iný druh odpadových vôd sa vzhľadom na charakter a povahu stavebných prác nepredpokladá. Počas prevádzky bude zachovaný súčasný režim odvodnenia hlavne odtekajúcich zrážkových vôd z povrchu komunikácie realizovaným systémom odvodnenia do cestných priekom a následne do recipientu v okolí mosta.

Odpady:

Nakladanie s odpadom v zmysle zákona o odpadoch je zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie vo funkcii obchodníka alebo sprostredkovateľa.

Každý je povinný nakladať s odpadom alebo inak s ním zaobchádzať takým spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie, a to tak, aby nedochádzalo k

- riziku znečistenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín a živočíchov,
- obťažovaniu okolia hlukom alebo zápachom
- nepriaznivému vplyvu na krajinu alebo miesta osobitného významu,

Podľa Programu odpadového hospodárstva SR je potrebné pri nakladaní s odpadmi vznikajúcimi pri výstavbe cesty uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zhodnocovanie odpadu je činnosť, ktorej hlavným výsledkom je prospešné využitie odpadu za účelom nahradiť iné materiály vo výrobnej činnosti alebo v širšom hospodárstve alebo pripravenosť odpadu na plnenie tejto funkcie. Zhodnocovanie odpadov sa vykonáva ako materiálové alebo energetické zhodnocovanie. Zneškodňovanie odpadu je každá činnosť, ktorá nie je zhodnocovaním, aj vtedy, ak je druhotným výsledkom činnosti spätné získanie látok alebo energie.

Stavebné odpady, ktoré vzniknú pri demolácií a rekonštrukcii komunikácií budú materiálovo zhodnotené pri výstavbe a rekonštrukcii § 77 Zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Pre štádium výstavby vypracuje zhotoviteľ stavby program nakladania s odpadom. Tento má byť vypracovaný v súlade s požiadavkami zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a Vyhlášky č. 371/2015 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať, resp. doplniť podľa zmeny legislatívnych predpisov prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi, ako aj havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál a materiál z demolácií neznečistený škodlivinami. Odpad zahŕňajúci vybúraný a vyzískaný materiál sa predpokladá zhodnocovať prevažne v rámci stavby, pričom sa s ním bude nakladať nasledovne:

- štrkodrvina a štrkopiesok z podkladov vybúraných jestvujúcich ciest sa zabuduje do zemných telies cestných objektov
- asfaltobetón – všetky asfaltové vrstvy vybúraných vozoviek sa odstránia technológiou frézovania a je možné ich znovu použiť do nových vozoviek. Druhou možnosťou je ponúknuť daný frézovaný asfaltobetónový materiál správcovi (SSC) na zhodnotenie,
- kovové konštrukcie a vodiče z demontovaných vedení sa odovzdajú majiteľovi resp. správcovi danej siete na miesto, ktoré určí. Je nutné počítať s väčšou rozvoznou vzdialenosťou – skladovacie kapacity správcov sietí sú prevažne centralizované. Krajné riešenie (ak správca vedenia odmietne materiály zo svojich sietí) je odovzdať ich do najbližšej zberne surovín,
- vhodná zemina z výkopových prác jednotlivých objektov sa zabuduje do násypu cestného telesa. Pre umiestnenie recyklačných strojov a zariadení počas celej výstavby je určená plocha na hlavnom stavebnom dvore.
- prebytočná neznečistená výkopová zemina nevhodná na zabudovanie do násypu sa môže použiť na vykonanie terénnych úprav uvedených v stavebnom zákone, len na základe rozhodnutia príslušného stavebného úradu

Nebezpečné odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa zneškodňujú termickým spaľovaním, biodegradáciou, alebo využitím ako druhotné suroviny. Odpad musí byť vytriedený a podľa

jednotlivých druhov zhromažďovaný. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť označenie nebezpečných odpadov nachádzajúcich sa v kontajneroch, nádobách, skladovacích a manipulačných miestach identifikačným listom nebezpečného odpadu.

Obaly musia byť pevné a nepriepustné, aby vydržali namáhanie pri skladovaní, preprave a uložení. Odpady sa musia baliť bezpečne a podľa účelu ďalšieho nakladania s nimi.

Pre nebezpečné odpady musí byť zabezpečená analýza ich vlastností oprávnenou osobou za účelom určenia podmienok nakladania s nimi, resp. z hľadiska spôsobu ich zneškodnenia.

Nebezpečný odpad môže byť odovzdaný na ďalšie nakladanie či likvidáciu výlučne len odberateľovi s písomným oprávnením – rozhodnutím na nakladanie s nebezpečným odpadom, vydaným príslušným orgánom štátnej správy odpadového hospodárstva, alebo Ministerstvom životného prostredia SR. Uvedené rozhodnutie musí byť založené v dokumentácii evidencie odpadov zhotoviteľa stavby.

Odpady produkované počas výstavby a prevádzky sa zaraďujú do kategórií a druhov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov. Jednotlivé druhy odpadov sa zaraďujú do skupín a podskupín odpadov.

V zmysle zákona o odpadoch 79/2015, §77 ods.3 je za nakladanie s odpadmi zodpovedný ten pre ktorého bolo vydané stavebné povolenie.

Počas výstavby bude vedená evidencia všetkých druhov odpadov v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. („Evidenčný list odpadu“), sumárne „Hlásenie o vzniku odpadu a nakladaní s ním“ bude predložené príslušnému obvodnému úradu ku kolaudácii stavby.

Vzniknutý odpad na stavbe sa odporúča umiestniť na:

Regionálnu skládku odpadov - Banská Bystrica – Šáľková

Bilancia odpadov:

Katalógové číslo	Kategória odpadu	Názov odpadu	M.j.	Množstvo odpadov
08 01 11	N	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	t	0,10
10 13 14	O	Odpadový betón a betónový kal	t	1,3
15 01 01	O	Obaly z papiera a lepenky	t	0,45
15 01 02	O	Obaly z plastov	t	0,3
15 01 04	O	Obaly z kovu	t	0,3
15 01 06	O	Zmiešané obaly	t	0,3
17 01 01	O	Opad stavebný z úlomkov stavebných materiálov - betón	t	150,0
17 03 02	O	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	t	840,0
17 05 03	N	Zemina znečistená ropnými látkami		7,0
17 04 05	O	Železo a oceľ	t	6,3
17 04 10	N	Káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	t	3,15
17 05 06	O	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	t	1126
17 09 04	O	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	t	50
20 03 01	O	Zmesový komunálny odpad vzniknutý na stavbe v priebehu realizácie výstavby	t	1,0

Hluk:

Počas výstavby budú hlavným zdrojom hluku stavebné mechanizmy, a stavebné činnosti spojené s výkonom stavebných prác v súlade s technickým riešením stavby. Tento hluk bude spôsobený prevádzanými technickými postupmi a technológiami stavebných prác a tiež prítomnou staveniskovou dopravou. Hluk od týchto zdrojov bude mať dočasný resp. premenný prerušovaný charakter (lokálneho pôvodu v miestne obmedzenom priestore staveniska , pričom bude závisieť od druhu momentálne vykonávaných činností na stavbe.

Počas prevádzky vzhľadom na skutočnosť, že úprava cesty a rekonštrukcia mosta je situovaná v extraviláne mimo zastavané územie obce sa protihlukové opatrenia technického charakteru nenavrhujú. Realizáciou stavby nedôjde k zmene hlukovej záťaže oproti súčasnému stavu.

Vibrácie:

Potencionálny zdroj vibrácií počas výstavby ktorý by mohol ovplyvňovať statiku okolitých objektov sa nepredpokladá, nakoľko ich výraznejší prejav v tesnej blízkosti vykonávaných stavebných prác. Okolie mosta je situované v dostatočnej vzdialenosti od týchto objektov. Taktiež povaha ani charakter stavebných prác nepredstavujú možné riziko vplyvu vibrácií na okolitú zástavbu.

Žiarenie:

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou predmetného mosta sa nepredpokladá produkcia akéhokoľvek druhu žiarenia.

Zdroje tepla a zápachu:

Šírenie tepla a zápachu akejkoľvek povahy sa nepredpokladá v takom množstve , ktoré by negatívne ovplyvňovalo pohodu okolitých obývaných zón obce a užívateľov komunikácie. Zvýšený zdroj zápachu v mieste staveniska predpokladáme počas pokládky asfaltových vrstiev vozovky, prípadne počas frézovania pôvodných vrstiev vozovky.

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká vzhľadom na použité látky a technológie

Podľa dostupných informácií nie je v sledovanom území známa lokalizácia ďalšej činnosti ani zámerov, ktoré by mohli znamenať riziko ekologickej havárie v spojení s realizáciou predmetnej stavby.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitých predpisov

Zmena navrhovanej činnosti súvisí so spracovanou projektovou dokumentáciou stavby v stupni DRS s náležitosťami DSP, ktorá slúži pre účely stavebného konania resp. vydania stavebného povolenia v zmysle zák. č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon).

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

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

Základné informácie o súčasnom stave dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Z hľadiska popísania súčasného stavu životného prostredia je sledované územie možné charakterizovať ako človekom menej pretvorené širšie okolie obce Brusno - extravilán, ktoré je situované na hranici ochranného pásma NAPANT. Na časti územia platí prvý stupeň územnej ochrany a na časti územia druhý stupeň územnej ochrany, pričom v lokalite stavby nie je evidovaný výskyt chránených druhov rastlín ani biotopov. Charakter životného prostredia v lokalite stavby zostáva dlhé roky nemenný a možno konštatovať, že po ukončení stavby bude porovnateľný so súčasným stavom s tým, že v čiastočnej miere v rámci stavby dôjde k úprave súčasného zanedbaného okolia mosta.

Hodnotenie zdravotného stavu obyvateľov je pomerne zložitá, pretože za zdravie sa nepovažuje iba neprítomnosť choroby. Zdravotný stav je výsledkom fyzického, psychického a sociálneho zdravia. Zdravie ľudí, ktorí žijú v mestách a obciach je silne ovplyvnené formami a podmienkami ich spôsobu

života a práce, kvalitou ich socioekonomického života a životného prostredia ako aj kvalitou a dostupnosťou služieb zdravotníckej starostlivosti. Pozitívnym prínosom pre územie a zdravotný stav obyvateľstva obce je predovšetkým blízkosť chránených území prírody a kúpeľov, ktoré poskytujú veľa možností pre oddych a rekreáciu.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Starostlivosť o životné prostredie

Stavba sa bude riadiť platnými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších úprav, Vyhláška č.24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č.543/2002 Z.z.), ochrany pôdy (zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy...), ochrany vôd (zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách) a v oblasti odpadového hospodárstva (zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích vyhlášok).

Počas výstavby možno v priestore staveniska očakávať mierne zhoršenie kvality životného prostredia. Je predpoklad, že dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v záujmovom území. Tieto vplyvy sú lokalizované na stavenisko, ktoré sa nachádza v extraviláne obce Brusno.

Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru.

Vplyv na okolie stavby počas realizácie stavebných prác

Najnepriaznivejší vplyv na všetky zložky životného prostredia hrozí počas samotnej výstavby. Pohyb vozidiel dodávateľov jednotlivých stavebných prác ovplyvňuje dopravu na priľahlých komunikáciách, zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd, prašnosť a hlučnosť v bezprostrednom okolí používaných komunikácií. Počas výstavby sa zvyšujú nároky na údržbu komunikácií, opravu zariadení poškodených práve vozidlami stavby a pod. Minimalizácia týchto negatívnych vplyvov sa dá dosiahnuť dodržiavaním prísnej prevádzkovej disciplíny zo strany dodávateľa stavby, technicky správnym a včasným označením všetkých verejných komunikácií, že v predmetných úsekoch ciest prebiehajú stavebné práce, ohľaduplnosťou všetkých účastníkov cestnej premávky a zároveň ekonomickým, pružným a odôvodneným postupom jednotlivých stavebných činností.

- Počas výstavby sa predpokladá zhoršenie vplyvov na krajinu a obyvateľstvo v dôsledku zvýšenia prašnosti, emisií prípadne zanášania vodných tokov splaveninami.
- Zhotoviteľ vypracuje plán havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy.
- Všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením.
- Dodržiavať výborný technický stav vozidiel a stavebných mechanizmov.
- Maximálne využiť jestvujúce komunikácie. Zhotoviteľ bude dbať na disciplínu pri pohybe vozidiel a mechanizmov po stavenisku a nepripustí manipuláciu mimo jeho obvodu.
- Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť bezprašnosť komunikácii ich udržiavaním.
- Verejné komunikácie je potrebné pri pohybe vozidiel stavby neustále udržiavať v čistom a bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.
- Vylúčenie hlučných prác počas dní pracovného pokoja.
- V suchom období kropiť a pravidelne čistiť prašné plochy staveniska.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd (vplyvy na vodné pomery)

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na podzemnú vodu a povrchovú vodu počas výstavby a prevádzky komunikácie je potrebné sa sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- vypracovať havarijné a povodňové plány,
- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu, žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie znečisťujúca povrchovú a podzemnú vodu v danej lokalite nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov,

Vodné pomery resp. odvedenie povrchových vôd stavebnou činnosťou resp. ukončení stavebnej činnosti zostanú nezmenené.

Odvodnenie je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom rozptýlením do okolitého terénu. Voda z vozovky je odvedená prirodzeným odtokom cez nespevnené krajnice na svahy násypov cestného telesa do záchytných vsakovaco - odparovacích priekop pozdĺž cestného telesa.

Mostný objekt, vzhľadom na pozdĺžny a priečny sklon je navrhnutý bez odvodnenia.

Opatrenia na ochranu pôdy (vplyvy na pôdu)

Ochranu PPF je potrebné zabezpečiť najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Po ukončení výstavby dôsledne zrekultivovať všetky plochy dočasných záberov, stavebných dvorov a depónií materiálov.

Pri zahumusovaní svahov treba uvažovať aj s hodnotami dlhodobých priemerov zrážok. Pri vyšších hodnotách sa doporučuje prísyp krajníc vozovky o niečo prevýšiť, aby nedošlo ku koncentrácii dažďovej vody, ktorá by pri stekaní po svahu mohla vytvoriť erózne ryhy a spôsobiť odnos humóznej vrstvy.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Stavebnou činnosťou predmetnej stavby sa vplyvy na horninové prostredie a reliéf nepredpokladajú.

Vplyvy na klimatické pomery

Vzhľadom na povahu navrhovanej stavby a jej rozsah táto nevytvára bariéru v prúde vzduchu , preto nemožno očakávať preukázateľné vplyvy na klimatické pomery v lokalite stavby.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvom stavebnej činnosti na flóru možno považovať odstránenie – výrub stromov a krov nachádzajúcich sa v násype cestného telesa a stromov a krov, ktoré sú v kolízii z riešenou obchádzkovou trasou a preto je potrebný ich výrub. Zväčša sa jedná o cestnú zeleň a stromy, ktoré budú odstránené v rámci úprav okolia mosta a komunikácie. Pri zabezpečovaní výrubu bude postupované v súlade s platnou legislatívou /zák. č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a Vyhl. MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody).

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny , krajinný obraz

Stavba nemá vplyv resp. nezmení súčasnú štruktúru a využívanie krajiny.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Predmetná stavba nezasahuje do chránených území ani ich ochranných pásiem. Záujmové územie sa nachádza na hranici OP Národného parku Nízke Tatry. Celá stavba leží mimo územia Národného parku.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Prvky nadregionálneho aj regionálneho USES nebudú stavbou dotknuté.

Vplyvy na urbanistický komplex a využívanie zeme

Stavba nemá vplyv na urbanistický rozvoj obce ani hospodárske aktivity resp. poľnohospodársku činnosť, nakoľko nedochádza k záberu poľnohospodársky využívaných plôch.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská, významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Stavba nemá vplyv, nakoľko v dotknutom území neboli identifikované archeologické náleziská vyššie uvedeného typu.

Vplyvy na archeologické náleziská

Paleontologické náleziská ani významné geologické lokality v danom území neboli identifikované.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Do tejto kategórie spadajú ľudové remeslá a tradície, ktoré predmetnou stavbou nebudú negatívne ovplyvnené.

Iné vplyvy

V lokalite stavby neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia

Vplyvy na zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov

Vplyv na zdravie obyvateľstva pri cestných komunikáciách možno hodnotiť hlavne vo vzťahu k hlukovej a emisnej záťaži pochádzajúcej s automobilovej premávky nielen počas výstavby ale aj počas prevádzky. Oba tieto faktory sa môžu v území kumulovať s ostatnými faktormi pôsobiacimi na zdravie obyvateľstva a tak zvyšovať aj negatívne pôsobenie na zdravie obyvateľstva. Charakter stavby - celková rekonštrukcia existujúceho mostného objektu s cieľom zlepšenia jeho stavebno – technického stavu zásadne neovplyvní pomery resp. vplyvy na zdravie obyvateľstva. Po realizácii mostného objektu je vplyv na zdravie obyvateľstva možné vyhodnotiť ako porovnateľný so súčasným stavom.

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti spracované podľa prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je spracované na stavbu (zámer) pod názvom „Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy – 1. etapa, I/66 Brusno – most ev. č. 66 – 089.

Stručný popis územia

Most sa nachádza v extraviláne katastrálneho územia obce Brusno na ceste I/66 v km 109,507 – podľa pasportného staničenia. Cesta I/66 zabezpečuje dopravné spojenie miest Banská Bystrica – Brezno z intenzitou dopravy cca. 9400 voz./24 hod z toho nákladné autá a prívesy 1530 voz./24. Okolité územie je mierne členité s riedkym stromovým porastom.

Záujmové územie sa nachádza na hranici OP Národného parku Nízke Tatry. Celá stavba leží mimo územia Národného parku.

Stručný popis vplyvov

Počas výstavby možno v priestore staveniska očakávať mierne zhoršenie kvality životného prostredia. Je predpoklad, že dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v záujmovom území. Tieto vplyvy sú lokalizované na stavenisko, ktoré sa nachádza v extraviláne obce Brusno.

Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru.

Najnepriaznivejší vplyv na všetky zložky životného prostredia hrozí počas samotnej výstavby. Pohyb vozidiel dodávateľov jednotlivých stavebných prác ovplyvňuje dopravu na príľahlých komunikáciách, zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd, prašnosť a hlučnosť v bezprostrednom okolí používaných komunikácií. Počas výstavby sa zvyšujú nároky na údržbu komunikácií, opravu zariadení poškodených práve vozidlami stavby a pod. Minimalizácia týchto negatívnych vplyvov sa dá dosiahnuť dodržiavaním prísnej prevádzkovej disciplíny zo strany dodávateľa stavby, technicky správnym a včasným označením všetkých verejných komunikácií, že v predmetných úsekoch ciest prebiehajú stavebné práce, ohľaduplnosťou všetkých účastníkov cestnej premávky a zároveň ekonomickým, pružným a odôvodneným postupom jednotlivých stavebných činností.

- Počas výstavby sa predpokladá zhoršenie vplyvov na krajinu a obyvateľstvo v dôsledku zvýšenia prašnosti, emisií prípadne zanášania vodných tokov splaveninami.
- Zhotoviteľ vypracuje plán havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy.
- Všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením.
- Dodržiavať výborný technický stav vozidiel a stavebných mechanizmov.
- Maximálne využiť jestvujúce komunikácie. Zhotoviteľ bude dbať na disciplínu pri pohybe vozidiel a mechanizmov po stavenisku a nepripustí manipuláciu mimo jeho obvodu.
- Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť bezprašnosť komunikácií ich udržiavaním.
- Verejné komunikácie je potrebné pri pohybe vozidiel stavby neustále udržiavať v čistom a bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.
- Vylúčenie hlučných prác počas dní pracovného pokoja.
- V suchom období kropiť a pravidelne čistiť prašné plochy staveniska.

Vplyvy na vodné pomery resp. odvedenie povrchových vôd stavebnou činnosťou resp. ukončení stavebnej činnosti zostanú nezmenené.

Odvodnenie je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom rozptýlením do okolitého terénu. Voda z vozovky je odvedená prirodzeným odtokom cez nespevnené krajnice na svahy násypov cestného telesa do záchytných vsakovacích - odparovacích priekop pozdĺž cestného telesa.

Mostný objekt, vzhľadom na pozdĺžny a priečny sklon je navrhnutý bez odvodnenia.

Vplyvy na pôdu je potrebné zabezpečiť resp. eliminovať najmä minimalizáciou záberov pre manipulačné pásy, stavebné dvory a dočasné depónie materiálov. Po ukončení výstavby dôsledne zrekultivovať všetky plochy dočasných záberov, stavebných dvorov a depónií materiálov.

Stavebnou činnosťou predmetnej stavby sa vplyvy na horninové prostredie a reliéf nepredpokladajú. Vzhľadom na povahu navrhovanej stavby a jej rozsah táto nevytvára bariéru v prúde vzduchu, preto nemožno očakávať preukázateľné vplyvy na klimatické pomery v lokalite stavby.

Vplyvom stavebnej činnosti na flóru možno považovať odstránenie – výrub stromov a krov nachádzajúcich sa v násype cestného telesa a stromov a krov, ktoré sú v kolízii z riešenou obchádzkovou trasou a preto je potrebný ich výrub. Zväčša sa jedná o cestnú zeleň a stromy, ktoré budú odstránené v rámci úprav okolia mosta a komunikácie v nevyhnutnom rozsahu.

Stavba nemá vplyv resp. nezmení súčasnú štruktúru a využívanie krajiny.

Stavba nezasahuje do chránených území ani ich ochranných pásiem. Záujmové územie sa nachádza na hranici OP Národného parku Nízke Tatry. Celá stavba leží mimo územia Národného parku.

Prvky nadregionálneho aj regionálneho USES nebudú stavbou dotknuté.

Stavba nemá vplyv na urbanistický rozvoj obce ani hospodárske aktivity resp. poľnohospodársku činnosť, nakoľko nedochádza k záberu poľnohospodársky využívaných plôch.

Stavba nemá vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické náleziská, významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, nakoľko v dotknutom území neboli identifikované náleziská tohto typu.

Paleontologické náleziská ani významné geologické lokality v danom území neboli identifikované.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy stavbou nebudú negatívne ovplyvnené.

V lokalite stavby neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia

Vplyvy na zdravie obyvateľstva pri cestných komunikáciách možno hodnotiť hlavne vo vzťahu k hlukovej a emisnej záťaži pochádzajúcej s automobilovej premávky nielen počas výstavby ale aj počas prevádzky. Oba tieto faktory sa môžu v území kumulovať s ostatnými faktormi pôsobiacimi na zdravie obyvateľstva a tak zvyšovať aj negatívne pôsobenie na zdravie obyvateľstva. Charakter stavby - celková rekonštrukcia existujúceho mostného objektu s cieľom zlepšenia jeho stavebno – technického stavu zásadne neovplyvní pomery resp. vplyvy na zdravie obyvateľstva. Po realizácii mostného objektu je vplyv na zdravie obyvateľstva možné vyhodnotiť ako porovnateľný so súčasným stavom.

VI. Prílohy

Informácia či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Mapa širších vzťahov

Je súčasťou príloh predloženej dokumentácie k zmene k zmene navrhovanej činnosti.

Výpis z katastra nehnuteľností

Zoznam parcelných čísel je súčasťou tohto dokumentu – časť III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti , Umiestnenie navrhovanej činnosti.

Vyjadrenia

Vyjadrenie Okresného úradu Banská Bystrica, odbor starostlivosti o ŽP, pod č. OU-BB-OSZP-3-2018/031552-002 zo dňa 12.11.2018.

Rozhodnutie – odborné stanovisko NATURA 2000 Okresného úradu Banská Bystrica, odbor starostlivosti o ŽP v sídle kraja, pod č. OU-BB-OSZP1-2019/012045-8 zo dňa 13.5.2019, právoplatnosť nadobudlo dňa 4.6.2019.

Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na realizáciu stavby (DRS) s náležitosťami dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP), spracovaná spoločnosťou Amberg Engineering s.r.o. v termíne 07/2018. Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD nosiči.

Dátum spracovania

Júl 2019

Spracovateľ oznámenia

Dalibor Senko -

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Roman Žembera
generálny riaditeľ SSC