

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, v platnom znení - ďalej iba Oznámenie - je spracované pre Zmenu - stavbu (zámer) „Diaľničný most ev.č.D1-229 Podbanské, ľavý most“.

Most D1-229 je v správe Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a je diaľničným mostom nad cestou II/537 v križovatke Podbanské. Podľa výsledkov diagnostiky bol určený stupeň stavebno-technického stavu mostnej konštrukcie na: VII – havarijný stav (podľa TP 060 Prehliadky, údržba a opravy cestných komunikácií. Mosty a TP 077 Systém hospodárenia s mostami). Z týchto dôvodov bolo navrhnuté kompletne odstránenie celej mostnej konštrukcie v čo najkratšom možnom termíne. Zároveň bolo rozhodnuté o príprave projektovej dokumentácie pre nový most.

Most sa nachádza v mieste kríženia diaľnice D1 a cesty II/537 v križovatke Podbanské. Prevádzaná komunikácia je v šírkovom kategórii D 26,5. Smerové a výškové osadenie stavby ostáva bez zmeny.

V zmysle DSP je navrhovaná zmena členená podľa objektov nasledovne:

- 201-00 Búranie mosta ev. č. D1-229 nad cestou II/537 v križovatke Podbanské, ľavý most
- 202-00 Výstavba mosta ev.č. D1-229 nad cestou II/537 v križovatke Podbanské, ľavý most
- 791-00 Preložka káblov ISD v km 284,250 D1

Nový mostný objekt, ľavý most, bude prevádzať jeden smer smerovo rozdelenej komunikácie - diaľnice D1 (smer Hybe – Liptovský Ján) ponad cestu II/537 a križovatkové vetvy v križovatke Podbanské. Prevádzaná komunikácia je v šírkovom kategórii D 26,5 + výjazdny pruh križovatkovej vetvy. Smerovo je os diaľnice vedená v mieste mostného objektu v prechodnici, výškovo v rovnomernom stúpaní +0,8 % (v smere staničenia Liptovský Ján – Hybe) s jednostranným priečnym sklonom 2,4 %. Šírka komunikácie medzi zvodidlami je 12,75 m. Na moste bude umiestnený na ľavej vonkajšej rímse služobný chodník šírky 0,75 m. Minimálna podchodná výška pod mostom bude 4,80 m. Prekážku tvorí smerovo rozdelená cesta II/537 a vetvy „A“, „C“ a „D“ križovatky Podbanské. V smere Podbanské – Liptovský Hrádok ju tvoria dva jazdné pruhy, v opačnom tri jazdné pruhy komunikácie. Na moste je vedený jeden smer diaľnice D1 (smer Hybe - Liptovský Ján). Mostný objekt je riešený ako spojitý nosník s piatimi poliami. Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako monolitický predpätý priamopásový dvojtrámový nosník s konštantnou výškou 2,10 m. Uložený bude na dvoch krajných oporách a štyroch medziľahlých podperách. Založenie bude hĺbkové na veľkopriemerových pilótach. Rozpätia polí sú 21,5 + 29,0 + 37,0 + 29,0 + 21,5 m. Most bude otvorene usporiadaný a bude mať neobmedzenú voľnú výšku, zaťažiteľnosť bude normová.

Most sa nachádza v mieste kríženia existujúcej diaľnice D1 a cesty II/537 v križovatke Podbanské. Diaľnica D1 v predmetnom úseku je v prevádzke od roku 1983 (úsek Liptovský Ján - Liptovský Hrádok), úsek Liptovský Hrádok - Hybe ľavá polovica od roku 1986 a pravá polovica od roku 1990.

STRUČNÝ POPIS ÚZEMIA

V zmysle geomorfologickej klasifikácie Slovenska predmetné územie patrí do Fatransko-tatranskej oblasti, celku Podtatranská kotlina, časť Liptovská kotlina. Výplň Liptovskej kotliny je budovaná paleogénnymi sedimentmi, ktoré sú uložené diskordantne na mezozoickom podloží. Na paleogéne sú vo veľkej časti kotliny uložené kvartérne sedimenty. Z hľadiska geodynamických javov sa v záujmovom území uplatňuje iba vodná erózia na existujúcich povrchových tokoch, výskyt svahových deformácií nie je zaznamenaný. V území sa nenachádzajú ložiská nerastných surovín, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Podľa Atlasu podnebia (Konček, 1958) sa územie katastra nachádza v nasledovnej klimatickej oblasti : C1 – oblasť chladná, okrsok mierne chladný, s júlovou teplotou 12-15°C. Klimaticko-geografickým typom územia je typ s kotlinovou chladnou klímou.

Z hydrologického hľadiska územie spadá do stredohorskej oblasti so snehovo-dažďovým typom režimu odtoku. Akumulácia tu prebieha v mesiacoch november až marec, vysoká vodnosť je v marci až júni, najvyššie prietoky sú v máji a najnižšie v januári – februári a v septembri – októbri. Celé územie patrí do povodia rieky Belá, ktorá sa vzápätí vlieva do Váhu. Okrem Belej je významnejším tokom potok Črtník a Mlynský potok pretekajúce západným okrajom záujmového územia.

V posudzovanom území sa nachádzajú ochranné pásma vodárenských zdrojov Križan a Žiarce.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie SR predmetné územie prináleží do jedného hydrogeologického rajónu:

- QG-009 Kryštalinikum Západných Tatier a kvartér východnej časti Liptovskej kotliny, čiastkový rajón VH-10 Východná časť Liptovskej kotliny.

Pôdnymi typmi v širšom území sú najmä hnedé pôdy a hnedé pôdy oglejené na flyšových sedimentoch, nivné pôdy a rendzinové pôdy na vápencoch a dolomitoch. Pôdne druhy sú prevažne hlinité a ílovito-hlinité, stredne až slabo skeletnaté.

Z fytogeografického hľadiska je flóra posudzovaného územia a jeho širšej oblasti v zmysle členenia Slovenska zaradená do oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*), obvodu flóry vnútrokarpatských kotlín (*Intercarpaticum*), okresu Podtatranské kotliny a podokresu Liptovská kotlina.

Zo zoogeografického hľadiska je fauna posudzovaného územia a jeho širšej oblasti v zmysle členenia Slovenska na živočíšne regióny zaradená do provincie Karpát, oblasti Západných Karpát, vonkajšieho obvodu, podtatranský okrsok.

Pre dotknuté územie platí I. stupeň ochrany v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Z maloplošných chránených území sa v širšom okolí (cca 3 km od miesta výstavby mostu) nachádza chránený areál CHA Hrádocké arborétum.

Najbližším územím európskeho významu je SKUEV0141 rieka Belá, ktorého hranica je od navrhovanej činnosti vo vzdialenosti cca 1 km. Najbližšie k navrhovanej činnosti z juhu sa nachádza hranica SKCHVU018 Nízke Tatry vo vzdialenosti cca 5 km a zo severu hranica SKCHVU030 Tatry vo vzdialenosti cca 5 km.

V rámci Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Liptovský Mikuláš bolo v širšom území vyčlenených niekoľko prvkov tvoriacich kostru ÚSES rôzneho významu. Ide o nasledovné: biocentrá lokálneho významu Hrádocká skala - Hrádocký profil - Hrádocká Hora, rieka Belá a Vavrišovské rašeliniská, biokoridor nadregionálneho významu vodný tok Belá, biokoridory lokálneho významu vodné toky Trnovec, Mlynský potok, Dovalovec.

Súčasnú krajinnú štruktúru širšieho okolia tvoria prevažne poľnohospodárske pozemky, na ktorých má prevahu orná pôda, ale aj trvalé trávne porasty, lúky a pasienky, ďalej nelesná drevinová vegetácia, lesné porasty, prirodzené vodné toky s prevažne súvislou brehovou vegetáciou, vidiecke sídla, dopravné prvky (diaľnica D1 a cesta II/537), rekreačné areály a ostatné objekty. Prírodné štruktúry v dotknutom území vytvára tok rieky Belej, v širšom kontexte sútok Váhu a Belej a lesný masív Hradskej hory. V perspektívach dominujú Nízke a Západné Tatry.

Podľa Ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR (ÚZPF) sa v katastrálnom území obce Liptovský Peter nachádzajú tieto nehnuteľné národné kultúrne pamiatky (NKP) :

- Škola pamätná evidovaná pod číslom 406/1, č. KN 668
- Tabuľa pamätná (na budove školy) evidovaná pod číslom 406/2

V obci Vavrišovo sa národné kultúrne pamiatky nenachádzajú. V dotknutom území sa nenachádzajú ani archeologické lokality.

STRUČNÝ POPIS VPLYVOV

Navrhovaná činnosť je v súlade v územnoplánovacom dokumentácii VÚC Žilinský kraj a obce Liptovský Peter.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a reliéf.

Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nevyvolá vplyvy na prvky miestnej klímy.

Navrhovanou zmenou neočakávame vplyvy na ovzdušie.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na vodné pomery za predpokladu dodržania ochranných opatrení počas výstavby.

Zmena navrhovanej činnosti si nevyžaduje nový trvalý záber pôdy vzhľadom na rekonštrukciu existujúceho mosta.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na faunu, flóru a ich biotopy, maximálne len dočasný vplyv v podobe rušenia zvýšenou hlučnosťou počas výstavby. V prípade nutnosti bude potrebné maximálne výrub najbližších drevín resp. krovín v tesnej blízkosti stavby.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na štruktúru krajiny a krajinný obraz, keďže ide o rekonštrukciu už existujúcej stavby.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na chránené územia a ich ochranné pásma, nakoľko sú dostatočne vzdialené.

Vplyvy na maloplošné chránené územia prírody a krajiny neboli identifikované, nakoľko sa v blízkosti stavby nenachádzajú.

Vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia zaradené do sústavy Natura 2000 neboli identifikované.

Dotknuté územie nie je súčasťou žiadneho prvku územného systému ekologickej stability, preto sa nepredpokladá na ne negatívny vplyv.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská, nakoľk tu neboli identifikované.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na paleontologické náleziská a geologické lokality.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Iné významné vplyvy sa neočakávajú okrem dočasného dopravného obmedzenia počas výstavby mosta na diaľnici D1, v diaľničnej križovatke Podbanské a na ceste II/537.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na zdravie obyvateľstva vzhľadom k dostatočnej vzdialenosti najbližších obcí od riešeného mosta.

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá žiadne nové vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane synergických a kumulatívnych vplyvov oproti súčasnému stavu.

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti sú navrhnuté nasledujúce opatrenia:

Počas výstavby vzhľadom k ochrane proti hluku nevykonávať stavebné práce v čase večerného a nočného pokoja, je potrebné dodržiavať stanovené hygienické limity. Organizácia práce v súvislosti so vzťahom k životnému prostredia sa musí riadiť platnými zákonmi a inými predpismi. Taktiež pri výstavbe sa nesmú používať pracovné stroje, ktoré spôsobujú nadmerné vibrácie. Stav povrchu vozovky, po ktorej bude vedená doprava, je potrebné udržiavať bez porúch a škár.

Počas výstavby je tiež nutné dbať na to, aby budúci zhotoviteľ stavby zabezpečil opatrenia na zamedzenie nadmernej prašnosti. Tieto opatrenia je potrebné aplikovať aj pri dovoze stavebného materiálu, ako aj pri odvoze nevhodného materiálu. V prípade zvýšenej prašnosti musí zhotoviteľ zabezpečiť kropenie prašných povrchov počas výstavby.

Čo sa týka odpadov, počas výstavby je nutné zabezpečovať kontrolu dodržiavania prepravných trás na dovoz materiálu a cesty udržiavať v čistote. Na účel medziskládky (v minimálnom rozsahu) sa využije predpolie mosta na uzatvorenej časti komunikácie, prípadne priestor pod nosnou konštrukciou. Nevyužitý stavebný odpad sa zlikviduje v súlade so zákonom o odpadoch v platnom znení. Pred začatím stavebných prác je potrebné poučiť všetkých pracovníkov aj poddodávateľov o nakladaní s odpadmi.

Počas výstavby je potrebné zároveň zabrániť úniku ropných látok pri práci stavebných strojov použitím modernej stavebnej techniky s pravidelnou údržbou.