I/66 Podbrezová – most ev. č. 66-097

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované
podľa prílohy 8a k zákonu NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie v znení neskorších predpisov

Navrhovateľ:

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Zhotoviteľ:

spol. s r.o.
ISPO
inžinierske stavby
Slovenská 86, 080 01 PREŠOV

ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby, Slovenská 86, 080 01 Prešov

Prešov, august 2020

č. zák. :
č. súpravy:

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 3
1. NÁZOV 3
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO 3
3. SÍDLO 3
4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 3
5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE 3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA 4
2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU 4
2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA 4
2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY 13
2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH 14
3. PREPOJENIE S OSTANÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE 16
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV 16
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE 16
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ 17
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 20
1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF 20
2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY 20
3. VPLYVY NA OVZDUŠIE 20
4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY 21
5. VPLYVY NA PÔDU 21
6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY 22
7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ 22
8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA 22
9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY 22

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME 22
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY 22
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ 23
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY 23
14. INÉ VPLYVY 23
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV 23
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 24
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 24
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 24
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 24
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 24
5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH 25
VI. PRÍLOHY 26
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA 26
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE 26
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 26
4. FOTODOKUMENTÁCIA 26
VII. DÁTUM SPRACOVANIA 27
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA 27
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 27

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

JUDr. Martina Tvrdoňová, PhD. – generálna riaditeľka
Tel: 02/502 55 460
02/502 55 450
E-mail: martina.tvrdonova@ssc.sk

5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE

Ing. Július Styk – námestník úseku investičnej prípravy
Tel: 048 / 43 43 242
E-mail: julius.styk@ssc.sk

Dalibor Senko – odborný zamestnanec úseku prípravy
Tel: 0911 780 327
E-mail: dalibor.senko@ssc.sk

Miesto konzultácie:
Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Banská Bystrica
Skuteckého 32
974 23 Banská Bystrica

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/66 Podbrezová – most ev. č. 66-097

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Banskobystrický

Okres: Banská Bystrica

Obec/katastrálne územie: Podbrezová/ Podbrezová

Parcely: most ev. č. 72-045 - KN C – 3262, 3354/2, 3263/3, 3263/2, 2719/4, 1637/5, 3264, 3263/1, 1637/2, 1637/3, 1637/4, 3271/1

KN E – 1172/2, 1171/1,

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

Existujúci mostný objekt, podľa informácii z hlavnej prehliadky zo dňa 20.6.2017, sa nachádza na cesta I/66 v km 102,928 bol postavený v roku 1967.

Spodnú stavbu tvoria betónové opory 1 a 2 s od nich oddilatovanými betónovými mostnými krídlami. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia je z nosníkov výšky 300mm. Mostné rímsy sú betónové s oceľovým trojmadlovým značne skorodovaným zábradlím. Horný povrch asfaltovej vozovky je až nad úrovňou horných plôch ríms. Predpokladaná hrúbka vozovkových vrstiev je cca 0,4m.

Pod spodnou plochou nosnej konštrukcie je uložená chránička Ø40mm s káblom verejného osvetlenia. Pri pravom krídle opory 2 je vyústenie betónovej rúry priepustu. Priekopu za ľavým krídlom opory 2 križuje kanalizačná rúra Ø400 mm v oceľovej chráničke.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe hlavnej prehliadky mosta zo dňa 20.6.2017, 6 – veľmi zlý.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na stavebné povolenie, spracovaná firmou ISPO spol. s r.o. v auguste 2018.

Prekážkou prevádzanej komunikácie je bezmenný tok v súčasnosti vedený popod jestvujúci most v regulovanom koryte. Hodnota prietoku Q100 je 2,8 m^3/s. Súčasťou projektovej dokumentácie je ochrana spodnej stavby mosta a svahov.

Charakteristika mosta (II Triedenie mostov)

a.) Podľa druhu prevádzanej komunikácie, most :

- *na pozemnej komunikácii*

b.) Podľa pridruženia iných alebo k iným prevádzkovým zariadeniam, most :

- -

c.) Podľa prekračovanej prírodnej alebo umelej prekážky, popr. umelej stavby :

- *most cez občasný tok*

d.) Podľa počtu mostných otvorov alebo polí :

- *most s jedným otvorom*

e.) Podľa počtu mostovkových podlaží umiestnených nad sebou, potom most :

- *jednopodlažný*

f.) Podľa výškovej polohy alebo postradatelnosti mostovky (čl.138), most :

- *s hornou mostovkou*

g.) Podľa meniteľnosti základnej polohy hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- *nepohyblivý*

h.) Podľa plánovanej doby trvania, most :

- *trvalý*

i.) Podľa priebehu trasy na moste :

- *v priamej*

j.) Podľa situačného usporiadania, most :

- *kolmý*

k.) Podľa projektovanej zaťažiteľnosti, most :

- *s normovou zaťažiteľnosťou, na osobitne určenej trase*

l.) Podľa hmotnostnej podstaty hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- *masívny*

m.) Podľa členitosti hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- *plnostenný*

n.) Podľa predvolenej charakteristiky alebo statickej funkcie mostnej konštrukcie, most :

- *rámový*

o.) Podľa konštrukcie usporiadania priečneho rezu, most :

- *otvorene usporiadaný*

p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :

- *s neobmedzenou voľnou výškou*

Dĺžka premostenia (čl. 60): .....2,51 m
Dĺžka mosta (čl. 61):.....11,97 m
Šikmosť mosta (čl. 65): .....100 g
Šírka vozovky medzi obrubníkmi: 9,50 m
Šírka chodníkov: .....2x1,50 m
Šírka mosta medzi zábradliami: ..11,75 m
Výška mosta (čl. 74): .....2,83 m
Stavebná výška (čl. 75):.....0,83 m
Plocha mosta: .....2,51 x 11,75 = 29,50 m^2
Zaťaženie mosta:.....LM1, LM2, LM3, LM4 (STN EN 1991-2)

Popis mosta

Existujúci mostný objekt, podľa informácii z hlavnej prehliadky zo dňa 20.6.2017, sa nachádza na cesta I/66 v km 102,928 bol postavený v roku 1967.

Spodnú stavbu tvoria betónové opory 1 a 2 s od nich oddilatovanými betónovými mostnými krídlami. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia je z nosníkov výšky 300mm. Mostné rímsy sú betónové s oceľovým trojmadlovým značne skorodovaným zábradlím. Horný povrch asfaltovej vozovky je až nad úrovňou horných plôch ríms. Predpokladaná hrúbka vozovkových vrstiev je cca 0,4m.

Pod spodnou plochou nosnej konštrukcie je uložená chránička Ø40mm s káblom verejného osvetlenia. Pri pravom krídle opory 2 je vyústenie betónovej rúry priepustu. Priekopu za ľavým krídlom opory 2 križuje kanalizačná rúra Ø400 mm v oceľovej chráničke.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe hlavnej prehliadky mosta zo dňa 20.6.2017, 6 – veľmi zlý.

Územné podmienky

Predmetný mostný objekt je umiestnený v zastavanom území (pravá strana cesty I/66) so zvlneným terénom v extraviláne mesta Podbrezová, časť Lopej.

Vlastná konštrukcia mosta je situovaná na mieste existujúceho mosta. Rámové prefabrikáty budú umiestnené do priestoru medzi pôvodnými oporami.

Geologické podmienky

Pre účely tejto projektovej dokumentácie nebol spracovaný inžinierskogeologický prieskum.

Rozsah návrhu

- Zriadenie dočasnej obchádzkovej trasy
- Vybudovanie novej rámovej mostnej konštrukcie
- Vybudovanie mostných krídel hĺbkovo založených
- Realizácia chodníkovej rímsy ako predĺženie mostného krídla 2L

Búracie práce

Vzhľadom k zabezpečeniu obojsmernej premávky v predmetom území je nevyhnutné tomuto prispôsobiť aj rozsah a načasovanie búracích prác.

Súčasťou búracích je odstránenie:

- Mostného zvršku
- Nosnej konštrukcie
- Existujúcich mostných krídel v nevyhnutnom rozsahu (definované vo výkresovej prílohe Búracie práce).
- Pohľadových (bočných) častí opôr v nevyhnutnom rozsahu definované vo výkresovej prílohe Búracie práce)

Pred zahájením búracích prác je nevyhnutné preverenie polohy všetkých inžinierskych sietí a dbať na ich prítomnosť počas celej doby výstavby.

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Stavebné práce, riešenia detailov a pod. musia byť plne v súlade s ministerskými TP a VL4 – Mosty. Spôsob riešenia konštrukčných detailov, neuvedených v tejto projektovej dokumentácii, je obsiahnutý vo vzorových detailoch VL-4 Mosty.

Charakteristika mosta

Návrh typu a geometrického usporiadania vychádzal z:

- potreby premostenia cesty,
- zabezpečenia požadovaného mostného otvoru na prevedenie „storočnej vody“,
- rešpektovania vedenia cestnej komunikácie a občasného toku
- požiadavky na minimálnu dobu výstavby
- potreby zabezpečenia obojstrannej premávky počas doby výstavby

- minimalizácie ekonomickej náročnosti.
  Aj vzhľadom k rýchlosti výstavby padla voľba na poloprefabrikovanú konštrukciu.

Popis konštrukcie mosta

Most je navrhnutý ako presýpaný, plošne založený, vytvorený z uzavretých rámových prefabrikátov. Mostné krídla sú riešené ako monolitické steny založené hĺbkovo na vŕtaných železobetónových pilótach. Na ľavej strane mosta pri a za mostným krídlom 2L sa v bezprostrednej blízkosti cesty nachádza pomerne hlboká priekopa. Z tohto dôvodu je chodníková rímsa, navrhnutá ako konzola na samostatnom základe až po prechod pre chodcov, ako konštrukcia pozostávajúca z hĺbkového základu (vŕtané železobetónové pilóty), trámu a vlastnej konzolovitej chodníkovej dosky.

Smerové a výškové vedenie na moste

Most je navrhnutý ako presýpaný. Sklonové a výškové pomery sú vzhľadom k súčasnému stavu nemenné, resp. minimálne, umožňujúce bezproblémové výškové a smerové napojenia na úseky cesty a chodníkov, ktoré nebudú stavbou ovplyvnené.

Mostný otvor a hydrotechnický výpočet

Na základe získaných hydrologických údajov o SHMÚ zo dňa 15.6.2018 a následnom výpočte polohy hladiny Q100 je navrhnutý mostný otvor 2,5mx2,0m dostatočný. Hladina pri Q100 je 0,87m od dna, t.j otvor je s výškovou rezervou 1,13m.

N-ročné maximálne prietoky ($Q_{max.N}$) v $m^3.s^{-1}$:

N	1	2	5	10	20	50	100
$Q_{max.N}$	0,3	0,4	0,7	1,0	1,4	2,0	2,8

Použitý materiál

Betóny (STN EN 1992-1-1, STN EN 1992-2, STN EN 206-1)

Konštrukčný prvok	Označenie betónu
Podkladový betón	STN EN 206-1-C12/15-X0(SK)-Dmax16-S3
Výplňový betón medzi pôvodnými oporami a rámovými prefabrikátmi	STN EN 206-1-C8/10-XC0(SK)-Cl1,0-Dmax32-S3
Spádový betón	STN EN 206-1-C25/30-XA1,XF1(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3
Ochrana izolácie	STN EN 206-1-C25/30-XC2,XA1,XF1(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3
Pilóty	STN EN 206-1-C25/30-XC2,XA1(SK)-Cl 0,2-Dmax16-S4
Drieky mostných krídel	STN EN 206-1-C30/37-XC4,XD1,XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3
Chodníkové a rímsové dosky	STN EN 206-1-C35/45-XC4, XD3,XF4(SK)- Cl0,2-Dmax16-S3(P)
Rámové prefabrikáty	Min. STN EN 206-1-C30/37 –XC4,XD1,XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3
Betónové lôžko dlažby, Zaisťovacie prahy	STN EN 206-1-C25/30-XF2(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3

Betonárska výstuž

Pre účely vystužovania železobetónových konštrukčných prvkov bude použitá betonárska výstuž z ocele B500B.

Kamenná dlažba

Kamenná dlažba bude realizovaná z kameňa v zmysle STN EN 13383-1 Kameň na vodné stavby.

Geotextília

Výber geotextílie, podľa účelu použitia, musí zodpovedať STN 733040.

Výkopy

Pred zahájením stavebných prác na vlastnom objekte mosta je nevyhnutné vytýčenie všetkých inžinierskych sietí kolidujúcich so stavebným objektom respektíve jeho výstavbou. Akákoľvek činnosť v ochrannom pásme príslušného vedenia je možná len s písomným súhlasom jej majiteľa resp. správcu a to iba za vopred stanovených podmienok!

Pri návrhu boli použité určité predpoklady (inžinierskogeologický profil a parametre zastúpených zemín, poloha hladiny spodnej vody a pod.) uvedené v statickom výpočte. Tieto predpoklady je nutné konfrontovať so skutočnosťou zistených pri realizácii výkopových prác. Aktualizované informácie budú poskytnuté projektantovi, ktorý potvrdí alebo reviduje navrhované riešenia (sklony výkopov, dĺžky štetovnicových stien a pod.)

Z dôvodu zabezpečenia obojsmernej premávky počas výstavby vzišla potreba návrhu celkovo štyroch štetovnicových stien umiestnených v dvoch líniách (pozri Výkres zakladania).

- Štetovnicová stena ŠT1 je umiestnená vo vozovkovom priestore pred oporou č. 1.
- Štetovnicová stena ŠT2 je umiestnená vo vozovkovom priestore za oporou č. 2
- Štetovnicová stena ŠT3 je umiestnená medzi mostom a obchádzkovou trasou pri mostnom krídle 1P
- Štetovnicová stena ŠT3 je umiestnená medzi mostom a obchádzkovou trasou pri mostnom krídle 2P

Použité budú oceľové štetovnice typu Larsen IIIn.

Dĺžka štetovnicovej steny 1 a 2, zabezpečujúcich výkop 1. etapy, je 5,2m, výška 5m z toho maximálna výška odkopu je 1,6m a minimálna hĺbka zakotvania pod úroveň dna výkopu 2,0m. Po ukončení prvej etapy budú odstránené.

Dĺžka štetovnicovej steny 3 a 4, zabezpečujúca stabilitu obchádzkovej trasy a výkop pre mostné krídla 1P a 2P, je 8,0m, výška 7,5m z toho maximálna výška odkopu je 3,1m a minimálna hĺbka zakotvenia pod úroveň dna výkopu 3,0m. Priestor medzi štetovnicovou stenou 3 a 4 nad rúrami na dočasné prevedenie vôd z premosťovaného toku resp. vôd z existujúceho priepustu, bude zabezpečený vodorovne nad seba ukladanými štetovnicami typu Larsen IIIn až po hornú úroveň vozovky obchádzkovej trasy. Priestor nad touto úrovňou (medzi štetovnicovými stenami) je nutné zabezpečiť proti prepadnutiu vhodným spôsobom (bude upresnené autorským dozorom po zrealizovaní paženia)

Návrh pažiacich konštrukcií vychádzal z predpokladaných ig parametrov, ktoré je nutné overiť priamo na stavbe.

Geometria stavebných jám je zrejmá z výkresovej prílohy projektovej dokumentácie. Navrhované sklony výkopov je, pri ich realizácii, nutné odsúhlasiť inžinierskogeologickým dozorom, teda certifikovanou osobou v oblasti inžinierskej geológie.

Zemné práce je nutné vykonávať plne v súlade s TKP MDVRR, časť 2 – Zemné práce.

Založenie mostného objektu

Založenie rámu

Založenie mostného objektu je plošné na základovej doske, ktorá je súčasťou každého prefabrikátu. Keďže pre predmetný objekt nebol spracovaný inžinierskogeologický prieskum, navrhujeme na dne stavebnej jamy vytvoriť zhutnený štrkopieskový podsyp mocnosti 400mm. Minimálne požadovaná hodnota modulu pretvárnosti Edef2 na hornej ploche zhutneného podsypu, získaná druhého zaťažovacieho cyklu, nesmie klesnúť pod 50MPa. Na dno stavebnej jamy bude uložená oddeľovacia geotextília s parametrami v zmysle STN 733040 tab. 3 (CBR: Fp>1,2kN atď).

Na štrkovom podsype bude vybudovaná vrstva podkladového betónu (C15/20-X0(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3) hrúbky 200mm. Požadovaná presnosť rovnosti povrchu podkladového betónu je ±3mm na 6m dlhej late.

Založenie mostných krídel a chodníkovej rímsy

Založenie mostných krídel a chodníkovej rímsy, za mostným krídlom 2L, je hĺbkové na železobetónových vŕtaných pilótach □0,6m predpokladanej dĺžky 6,0m. Odvrtávanie pilót navrhujeme realizovať z úrovne exisujúcej krajnice, resp. rímsy. Horná časť pilót bude realizovaná ako „hluchý vrt“. V prípade pilót mostných krídel je to na dĺžke cca. 3m, resp. 1,5m, v prípade chodníkovej rímsy na dĺžke cca. 1,0m. Vrty pre piloty mostných krídel, keďže kolidujú s existujúcimi mostnými krídlami, budú sčasti odvrtávané jadrovo (hluché vrty). Ich spodná časť, pod úrovňou základovej škáry existujúcich krídel a pilóty pod chodníkovou rímsou budú vŕtané rotačným šnekom.

K pozdĺžnej pilóte P5 bude prichytený uzemňovací drôt FeZn Ø10, vyvedený cez rímsu k miestu osadenia stožiara osvetlenia.

Pilóty sú navrhnuté z betónu C25/30-XC2,XA1(SK)-Cl 0,2-Dmax16-S4 a vystužené betonárskou výstužou z ocele B500B.

Vlastná železobetónová (nosná) konštrukcia

Geometrické a materiálové parametre prefabrikovaných dielcov železobetónovej konštrukcie bude predmetom výrobnej dokumentácie, ktorý si dodávateľ stavby nechá vypracovať.

Konkrétny typ použitých rámových prefabrikátov s predpísanou svetlosťou 2,5x2,0m je nutné nechať vopred odsúhlasiť projektantom stavby.

Škáry medzi prefabrikátmi budú vyplnené cementovou maltou s obmedzeným zmrašťovaním.

Prefabrikáty budú ukladané do predpísanej polohy medzi opory pôvodného mosta. Priestor medzi oporami a prefabrikátmi až po úroveň úložných plôch pôvodných opôr je potrebné vyplniť betónom C8/10-XC0(SK)-Cl1,0-Dmax32-S3. Spádový betón (C25/30-XA1,XF1(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3) hrúbky minimálne 50mm vytvárajúci podkladnú plochu pre izoláciu mosta bude v priečnom strechovitom sklone min. 3% ukončený až na úrovni rubových plôch pôvodných opôr. Povrch spádového betónu bude očistený a opatrený penetračným náterom. Na takto upravenú plochu bude natavená izolácia s NAIP hr. 4,5-6mm. Ochranu izolácie vytvorí betónová vrstva z C25/30-XC2,XA1,XF1(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3 hrúbky min. 70mm so zabudovanou výstužnou sieťou Ø6/150/150 (B500B).

Mostné krídla

Mostné krídla sú navrhnuté ako hĺbkovo založené železobetónové steny, v hornej časti s rímsou na pravej strane mosta a chodníkovou doskou na ľavej. Mostné krídla na ľavej strane, podobne aj na pravej, predstavujú jeden dilatačný celok. Pracovnú škáru pri ich betonáži navrhujeme v úrovni hornej plochy rámových prefabrikátov s následnou dobetonávkou chodníkovej rímsy (ľavá strana mosta) resp. rímsy (pravá strana mosta). Medzi stenami rámových prefabrikátov a driekov krídel navrhujeme vytvoriť dilatačnú škáru

šírky 20mm vyplnenú tvrdeným polystyrénom na povrchu utesnenú UV-odolným trvalo pružným tmelom. Rubová strana škáry je zabezpečená izoláciou (pozri detail výkresovej prílohy pd).

Pri driekovej časti mostných krídlach (steny) bude použitý betón C30/37 XC4,XD1,XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3 vystužený betonárskou výstužou z ocele B500B. V prípade dobetonávky mostných krídel (medzi pracovnou škárou a chodníkovou resp. rímsovou doskou) betón C35/45 XC4, XD3,XF4(SK)- Cl0,2-Dmax16-S3(P). Dobetonávku driekov mostných krídel a chodníkovej dosky (rímsy) navrhujeme realizovať v jednom zábere.

Chodníková rímsa

Pokračovaním ľavého mostného krídla za oporou 2 je chodníková rímsa pozostávajúca z:

- Chodníkovej žb. dosky
- Železobetónového trámu
- Žb. vŕtaných pilót

Chodníková rímsa je navrhnutá z troch dilatačných celkov. Škáry medzi nimi sú šírky 20mm, vyplnené tvrdeným polystyrénom na povrchu utesnené UV-odolným trvalo pružným tmelom. Rubová strana škáry je zabezpečená izoláciou (pozri detail výkresovej prílohy pd). Geometria a vystuženie je zrejmé z výkresovej prílohy.

Izolácie

Ako už bolo spomínané v jednej z predošlých statí, povrch rámového mosta bude izolovaný NAIP hr. 4,5-6mm. Izolácia bude zvedená až na rubové plocha pôvodných opôr. Ukončenie izolácie pri rímsach je do fabionu. Ochrana izolácie na jej zvislých plochách bude pomocou ochrannej izolácie s parametrami odpovedajúcimi STN 733040 – tab. 7. (500g/m2, hrúbka >3,0mm atď.)

Všetky železobetónové plochy trvalo uložené pod úrovňou terénu musia byť opatrené izoláciou proti zemnej vlhkosti (1x penetračný + 2x asfaltový náter).

Prechodová oblasť

Výkop za existujúcimi oporami len v nevyhnutnom rozsahu pre zabezpečenie uloženia pozdĺžnej drenáže za oporami a vytvorenia prechodového klinu v predpísanej minimálnej hrúbke 500mm.

Dno výkopu bude opatrené izolačnou fóliou z HDPE chránenou z oboch strán ochrannou geotextíliou (STN 733040). Sklon uloženej fólie (pozri prehľadný výkres) bude 10%. Prechodový klin bude zo štrkodrviny fr. 0/32mm hutnený po vrstvách maximálnej mocnosti 300mm. Hodnoty deformačných modulov Edef2, získaných na základe zaťažovacích skúšok, meraných na povrchu prechodového klinu (a na zemnej pláni) nesmie klesnúť pod 90MPa, pričom pomer Edef2/Edef1<2,3.

Úprava prechodových oblastí musí byť plne v súlade s STN 736133.

Odvodnenie mosta

Zrážková voda z vozovky bude odvádzaná popri zvýšených obrubách mimo mosta. Na ľavej strane do uličného vpustu, na pravej strane sklzom popri mostnom krídle 1P do potoka..

Prípadné priesaky cez vozovku budú zvedené vonkajšou izoláciou k pozdĺžnej drenáži Ø160mm umiestnenej za rubovými plochami stien na podkladovom betóne. Drenážne rúrky Ø160mm budú vedené v sklone min. 3% od hranice etáp (štetovnicová stena) smerom k okrajom mosta. Ich vyvedenie bude cez mostné krídla na kamennou dlažbou spevnený svah premosťovaného toku.

Chodníková doska, rímsa (odrazný pruh)

Na ľavej strane mosta je navrhnutá chodníková doska šírky 2500mm na pravej strane odrazný pruh (rímsa) šírky 800mm. Priečny sklon povrchu chodníka je 2,5, rímsy 4%. Na vonkajšie pohľadové plochy budú použité polymérbetónové rímsové prefabrikáty výšky 500mm.

Chodníková doska na konci na dĺžke 4m je upravená tak, aby zvýšená obruba, štandardne výšky 150mm, bola pri prechode pre chodcov znížená na 20mm.

V chodníkovej doske a rímse sú uložené chráničky Ø110 z HDPE pre objekt 620-00.

Chodníková doska a rímsa budú z betónu C35/45-XC4,XD3,XF4(SK)-Cl0,2-Dmax16 S3 P s použitím polypropylénových vlákien dĺžky 12mm s dávkovaním 0,9kg/m3. Ich geometria, vystuženie a prikotvenie k prefabrikátom je zrejmé z výkresovej prílohy. Maximálna dĺžka pracovných záberov budovania ríms je 6m. Úprava škár bude v zmysle VL4 – Mosty.

Vozovka na moste

Konštrukcia vozovky:

- Asfaltový betón	AC-11 O; PMB I	40 mm
- Spojovací postrek	PS; PMB min. 0,5kg/m2	
- Asfaltový betón	AC-16 L; PMB I	60 mm
- Spojovací postrek	PS; PMB min. 0,5kg/m2	
- Asfaltový betón	AC-22 P; PMB I	100 mm
- Asfaltový infiltračný postrek	PI+ PMB min. 0,7kg/m2	
- Cementová stmelená zmes	CBGM $C_{8/10}$	200 mm
- Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/63 Gp	200 mm
Celková hrúbka		***600 mm***

Tesnenie škár

Škáry na styku rôznych materiálov na povrchu mosta budú utesnené proti prenikaniu vody . Obdobne budú utesnené i dilatačné škáry medzi rovnakými materiálmi.

Na vozovke bude tesnenie asfaltovou zálievkou š. 20 mm vykonané na styku povrchovej vrstvy vozovky s rímsou pri obrube. Úprava bude vykonaná s predtesnením na dne škáry.

Škáry medzi jednotlivými betónovými konštrukciami budú utesnené trvale pružným tesniacim tmelom (pracovné a zmrašťovacie škáry ríms, škára medzi prech. blokom a rímsou – pozri detaily v pd).

Úprava hrán železobetónových konštrukcií

Hrany betónových prvkov budú, do debnenia vloženými latami, skosené 20/20mm.

Opevnenie ríms

Prechody za rímsami, s nepokračujúcim chodníkom, budú upravené kamennou dlažbou hr. 200mm ukladanou do betónového lôžka so štrkopieskovým podsypom. Olemovenie dlažby bude v kontakte s asfaltovou vozovkou cestným betónovým obrubníkom šírky 150mm, v kontakte s terénom parkovým obrubníkom šírky 50mm. Povrch dlažby je nutné vyspádovať tak aby odtok zrážkovej vody bol od ríms mimo mosta, teda k terénu a k ceste. V prípade mostného krídla 1P bude vyspádovanie ku sklzu.

Použitý bude kameň na vodné stavby v zmysle STN EN 13383-1, škárovanie maltou M25-XF4.

Úprava toku

Rozsah úpravy potoka bude zrealizovaný v predpísanom rozsahu na dĺžke 36m. Súčasťou úpravy budú zabezpečujúce betónové prahy (šírka 500, výška 800mm) a kamenná dlažba hrúbky 200mm do betónového lôžka C25/30- XF2(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3. Použitý bude kameň na vodné stavby v zmysle STN EN 13383-1, škárovanie maltou M25-XF4.

Zábradlie

Na chodníkovej doske na ľavej strane mosta bude umiestnené oceľové zábradlie výšky 1100mm so zvislou výplňou kotvené do železobetónu prostredníctvom chemických kotiev.

Výrobná dokumentácia zábradlia je predmetom dodávateľa zábradlia a bude realizovaný na základe presne zameranej geometrie chodníkových dosák.

Povrchová úprava oceľového zábradlia (TP 068):

- Úprava povrchu: Sa 2½/Be sweeping
- Žiarové zinkovanie
- ZN – EP 80µm
- MN – EP 100µm
- VN – PUR 60µm

Povrchová úprava betónových plôch

Pohľadové plochy mostných krídel (líce drieku) budú opatrené zjednocujúcim náterom na betónové plochy.

Bezpečnostné zariadenia na moste

Na oboch stranách mosta je navrhnuté certifikované oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2, kotvené do železobetónu (geometria je zrejmá z výkresovej prílohy pd). Na ľavej strane mosta oceľové zvodidlo prechádza do betónového (prechodový dielec dl 4m + koncový dielec dĺžky 4m s nábehom). Ukončenie oceľových zvodidiel je nábehmi do betónových pätiek v zmysle TP výrobcu použitého bezpečnostného systému (zvodidiel).

Povrchová úprava oceľových zvodidiel musí zodpovedať TP 068.

Vybavenie mosta

Verejné osvetlenie

Je predmetom obj. 620-00. Na začiatku chodníkovej rímsy bude do chodníkovej dosky kotvený stožiar verejného osvetlenia. Jeho napájanie bude káblom umiestneným v chráničke umiestnenej v chodníkovej doske a uzemnenie drôtom vychádzajúcim z pilóty P5.

Migračný chodník

Na základe vyjadrenia OUŽP ochrany prírody je nutné osadenie obojsmerného migračného chodníka nad úrovňou Q100. Navrhované riešenie dreveného chodníka umožňuje suchý prechod vydry riečnej (lutra lutra) po oboch stranách popod mostný objekt. Drevená podlaha chodníka šírky 350 mm je navrhnutá z doskového reziva hr.25 mm priskrutkovaná k oceľovým konzolám. Oceľové konzoly sú kotvené do prefabrikátov NK a krídel oceľovými kotvami M10 á = 1,0 m. Drevená podlaha bude opatrená náterom proti škodcom a hnilobe.

Obchádzková trasa

Obchádzková trasa začína v km cca 0,045 riešeného úseku cesty I/66 a končí v km cca 0,122. Obchádzková trasa je navrhnutá z cestných panelov 3000x2000x150mm. Šírka obchádzky je 4,0-5,0m. Nespevnená krajnica má šírku 1,0m. Obchádzka je navrhnutá pre jeden jazdný pruh smerom na Brezno. V úseku nad potokom je navrhnuté betónové zvodidlo dl. 12m. Celková dĺžka obchádzkovej trasy je 76,4m. Vozovka obchádzkovej trasy je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

- cestný bet. panel 3000x2000x150mm	CP	150mm
- pieskové lôžko	P	40mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 Gp	300mm
- spolu		490mm

Na premostenie toku bude použitá betónová rúra DN1000, presypaná zeminou. Obchádzková trasa je od cesty I/66 vzdialená cca 2m.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia mosta cez bezmenný tok a nadväzujúcich úsekov cesty I/66 bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Rekonštrukcia mosta ev. č. 66-097 si vyžaduje dočasný záber pozemkov. Obchádzková trasa je navrhnutá z cestných panelov 3000x2000x150mm a vyžaduje si dočasný záber pozemkov.

Identifikácia záberov: dočasné: vodná plocha – 200m^2, ostatná plocha – 27m^2, trvalý trávnatý porast - 24m^2
trvalé: 0

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Navrhovaná Zmena neznamená pre životné prostredie významné zaťaženie odberom vody. Počas obdobia prestavby bude potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude získavaná z verejného vodovodu a blízkych vodných tokov.

Z hľadiska objemu vody a jej dostupnosti v území sa jedná o množstvo kapacitne málo významné.

Pri prestavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

- násypové materiály zemného telesa
- štrkopiesky pre konštrukciu jednotlivých vrstiev vozovky
- drvené kamenivo pre betónové konštrukcie a asfaltové zmesi
- materiál pre kryty vozoviek – ropné asfalty, modifikované prísady, špeciálny cestný cement
- oceľ pre betonársku výstuž a bezpečnostné zariadenia ako zvodidla a zábradlia
- kanalizačné potrubia, drenážne potrubia, betónové tvárnice
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy.
Stavba nepredpokladá potrebu ďalších energetických zdrojov a surovín.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Počas rekonštrukcie mostného objektu bude doprava vedená v smere na Brezno po obchádzkovej trase a v smere na Banskú Bystricu po jestvujúcej ceste I/66.

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Stavba počas prevádzky nebude vyžadovať žiadne nové pracovné sily.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

Etapa prestavby bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy.

Prestavba mosta neprinesie do daného územia nový zdroj znečisťovania ovzdušia.

2.4.2 Odpadové vody

Počas prestavby nebudú vznikať odpadové vody zo sociálnych zariadení staveniska (splašková odpadová voda). Stavba bude zabezpečená chemickými hygienickými zariadeniami.

Počas prevádzky nebudú vznikať žiadne nové odpadové vody. Spôsob odvodnenia komunikácii bude zachovaný tak, ako je to v súčasnosti.

2.4.3 Odpady

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade s §19 ods.1 písm. f zákona č.79/2015 Z.z.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

Prevádzkovateľ je povinný s odpadom vzniknutým pri prevádzke naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

V zmysle Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov sú vzniknuté odpady zatriedené:

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

Č. skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov druhu odpadu: Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	Kategória:
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O

17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedené v 17 05 05	O

Poznámka: Predpokladané množstvá odpadov budú určené v ďalšom stupni PD.
O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad

Vybúrané betónové odpady budú predrvené a spätne použité do podsypových vrstiev. Nevhodná výkopová zemina bude uskladnená na skládke správcu, alebo odovzdaný do zberných surovín. Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade so zákonom č.79/2018 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2018 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2018 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

V prípade vzniku nebezpečného odpadu (havária stavebného alebo dopravného mechanizmu) musí byť zistený stupeň a rozsah znečistenia a odpad musí byť zneškodnený v súlade s právnymi predpismi.

Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia.

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

Odpad č. 17 02 01 – Drevo, kategória ostatný, odpad vznikne po výrube krovín zasahujúcich do záberov projektovanej stavby prípadne do jednotlivých objektov stavby, odpad sa predrví a použije na druhotné využitie.

Odpad č. 17 04 05 – Železo a oceľ, kategória ostatný, odpad vznikne po demolácií zvislého dopravného značenia a oceľových zvodidiel a zábradlia, oplotenia, odpad sa odpredá Zberným surovinám resp. sa odovzdá predmetnému správcovi na ďalšie využitie.

Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný. Odpad sa predrví a použije do násypov cestného telesa resp. obsypy konštrukcií.

Odpad č. 17 01 01 – Železobetón, kategória ostatný, vznikne pri demolácií cestných panelov zo spevnenej plochy stavebného dvora. Cestné panely si prevezme dodávateľ.

Frézovaný materiál, zvodidlá, zábradlia a iný využiteľný materiál sa uskladní v priestoroch správcu SaÚ BBSK v Banskej Bystrici.

Odpady, ktoré nie je možné inak využiť, je nutné skladkovať na riadenej skládke odpadov Brezno vzdialenej cca 15,0 km.

- Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiada orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle zákona č.79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 79/2015 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

2.4.4 Hluk

Počas prestavby

Počas etapy prestavby budú zdrojom hluku stavebné mechanizmy, činnosti, ktoré sprevádzajú stavebné postupy a stavenisková doprava. Hluk od týchto zdrojov bude dočasný, bude mať premenný, prerušovaný charakter a bude závisieť od druhu momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.).

Uvedené vplyvy budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu prestavby, pričom dôležitú rolu bude zohrávať umiestnenie stavebných dvorov.

Počas prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje hluku.

2.4.5 Vibrácie

Potenciálny zdroj vibrácií, ktoré môže narušovať faktory pohody a ovplyvňovať statiku, sú predovšetkým stavebné práce. Výraznejší prejav vibrácií možno očakávať do vzdialenosti jednotiek, respektíve desiatok metrov od osi komunikácie.

Obdobie prestavby

Počas obdobia prestavby môžu vibrácie vznikať hlavne činnosťou ťažkých nákladných strojov a realizáciou špeciálnych stavebných technológií. Rovnako môžu vznikať prejazdom ťažkých nákladných mechanizmov obytnou zástavbou.

Obdobie prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje vibrácii.

2.4.6 Žiarenie

V súvislosti s plánovanou prestavbou a prevádzkou mosta sa nepredpokladá produkcia akéhokoľvek druhu žiarenia.

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

Rovnako šírenie tepla a zápachu akejkoľvek povahy sa nepredpokladá v takom množstve, ktoré by negatívne ovplyvňovalo pohodu okolitých obývaných zón a užívateľov komunikácie. Zdroje zápachu budú v miestach stavebných dvorov, miešacích centrách betónu a asfaltu, pri samotnom pokladaní asfaltu.

3. PREPOJENIE S OSTANÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE

V súčasnosti sa v dotknutom území nerealizuje a nie je plánovaná iná stavba, ktorá by bola priamo napojená na navrhovanú zmenu činnosti.

Riziká havárií: Riziká počas prestavby ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto rizika ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

- Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa §39a zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebného zákona) – pokiaľ príslušný stavebný úrad, obec Podbrezová v súlade s §39a, ods. 3 stavebného zákona neupustí od vydania rozhodnutia o umiestnení stavby
- Stavebné povolenie podľa §16 ods. 1 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (stavebné povolenie most, úpravy cesty I/66, stavebné povolenie obchádzka), ktoré vydáva špecializovaný stavebný úrad – Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- Podkladom pre vydanie vyššie uvedeného stavebného povolenia budú stanoviská príslušných orgánov štátnej správa, vrátane vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie k predkladanému Oznámeniu o zmena navrhovanej činnosti.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

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

6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 je lokalita záujmového územia stavby zaradená do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Karpaty, provincia Západné Karpaty, subprovincia Vnútorné Západné Karpaty, oblasť Fatransko-tatranská, celok Horehronské podolie, podcelok Lopejska kotlina.

Horehronské podolie zaberá horný tok rieky Hron (okrem pramennej oblasti), najviac sa rozširuje v oblasti sútoku Hrona s Rohoznou a Bystriankou v Brezninanskej kotline. Začína sa pri obci Telgárt a končí za obcou Medzibrod. Najvyšším bodom územia je vrch Skalka (1 097,9 m n. m.) pri Pohorelej a najnižším bodom je koryto rieky Hron pri Medzibrode (cca 405 m n. m.).

Susedí s Nízkymi Tatrami na severe, Spišsko-gemerským krasom na východe, Veporskými vrchmi na juhu a Zvolenskou kotlinou na západe.

Väčšia východná časť podolia je utváraná pararulami, svormi a migmatitizovanými rulami s polohami amfibolitov z obdobia pred starším paleozoikom. Centrálnu časť Breznianskej kotliny formujú pieskovce, siltovce a ílovce z vrchného eocénu až oligocénu. Menšiu západnú časť podolia vytvárajú najmä vápence a dolomity, miestami bridlice a pieskovce stredného až vrchného triasu.

Územie je z veľkej časti odlesnené, súvislejšie porasty buka lesného sa zachovali severne od mesta Brezno. Ostrovčekovite sa uchovali zvyšky podhorských lužných lesov na brehoch Hrona a Rohoznej. V oblasti medzi mestom Brezno a obcou Bystrá sa nachádza krasová oblasť s niekoľkými jaskyňami (Bystrianska, Pustolníkova) a skalnými útvarmi. Z ďalších pozoruhodností zaujme jaskyňa Dudlavá skala (najvyššie položené nálezisko skamenelín mäkkýšov z neskorých štvrtohôr), Meandre Hrona medzi obcami Telgárt a Červená Skala, vrchovisko pri Pohorelej (spoločenstvá rašelinísk), Predajnianska slatina, Bacúšska jelšina a pri obci Michalová Rohoznianska jelšina (pozostatky lužných lesov). Na styku Horehronského podolia s okolitými pohoriami vyvierajú viaceré minerálne pramene (Brusno, Pohronský Bukovec, Bacúch, Pohorelá, Pohronská Polhora, Michalová).

Geologická stavba

Predmetné územie je tvorené horninami mezozoika vnútorných Karpát. Z hornín sú to kremence, pieskovce, ílovito-vápnité bridlice a vápence, tmavé vápence, dolomity a rohovcové vápence.

Geodynamické javy – v riešenom území nie sú evidované žiadne geodynamické javy.

Ložiská nerastných surovín

Záujmového územia sa priamo nedotýkajú žiadne evidované dobývacie priestory ani chránené ložiskové územia.

Hydrogeologické pomery

Územie tvorí komplex vzájomne sa striedajúcich pieskovcov a bridlíc, veľmi obmedzené zvodence pieskovcov s puklinovou priepustnosťou, ako celok prakticky nepriepustné.

Do sledovaného územia zasahuje hydrogeologický rajón MG 076 Kryštalinikum a mezozoikum JZ svahov Nízkych Tatier.

Klimatické pomery

Rekonštruovaný most sa nachádza v mierne teplom, vlhkom, vrchovinovom okrsku s teplotou v júly nad 16°C. Počet letných dní do 50. Počet dní so snehovou pokrývkou je 60-80. Priemerná ročná teplota 6°C – 7°C.

Voda

Záujmové územie odvodňuje rieka Hron, ktorá ústi do Dunaja. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie mosta v medzinárodnom ponímaní do povodia Dunaja.

Bezmenný tok

Podľa údajov, ktoré poskytol SHMÚ projektantovi pre bezmenný tok maximálne prietoky dosiahnuté alebo prekročené priemerne raz za:

Tok : bezmenný (pravostranný prítok Hrona v r.km 210,4)
Profil : r.km 0,15
Hydrologické číslo povodia : 4-23-02-017
Plocha povodia : 1,45 km^2
N-ročné maximálne prietoky (Qmax.N) v $m^3.s^{-1}$:

Označenie N	1	2	5	10	20	50	100
Qmax.N	0,3	0,4	0,7	1,0	1,4	2,0	2,8

Jestvujúci stav vodného toku v záujmovom území je v upravenom koryte.

Podzemné vody

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do rajónu: MG 076 Kryštalinikum a mezozoikum JZ svahov Nízkych Tatier.

Podľa vymedzenia útvarov kvartérnych sedimentov podzemných vôd na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvaru puklinových a krasovo-puklinových podzemných vôd južných svahov Nízkych Tatier oblastí povodí Hron SK200290FK.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú využívané minerálne pramene.

Pôda

Posudzovaná činnosť sa nedotýka poľnohospodárskej pôdy, pretože ide iba o rekonštrukciu mostného objektu, nedôjde k novým trvalým záberom pôdy.

Obchádzková trasa začína v km cca 0,045 riešeného úseku cesty I/66 a končí v km cca 0,122. Obchádzková trasa je navrhnutá z cestných panelov 3000x2000x150mm. Šírka obchádzky je 4,0-5,0m. Nespevnená krajnica má šírku 1,0m. Obchádzka je navrhnutá pre jeden jazdný pruh smerom na Brezno. V úseku nad potokom je navrhnuté betónové zvodidlo dl. 12m. Obchádzková trasa si vyžiada dočasný záber trvalých trávnatých porastov o výmere 88m^2.

Ovzdušie

Z údajov SHMÚ pri hodnotení kvality ovzdušia v SR pre rok 2017 vyplýva:

Oxid siričitý – *v* roku 2017 nebola v žiadnej aglomerácii a zóne prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 360/ 2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2017 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

Kritická hodnota na ochranu vegetácie je 20 µg.m–3 za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2017 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné bdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie (DMH) na ochranu vegetácie.

Oxid dusičitý – v roku 2017 nebola prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo prekročené na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2017 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

Kritická úroveň na ochranu vegetácie (30 µg.m–3 za kalendárny rok vyjadrená ako NOX) nebola v roku 2017 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.

PM10 – v roku 2017 sa vyskytli prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24-hodinové koncentrácie na 12 staniciach, najviac na stanici Jelšava 82 krát, Banská Bystrica Štefánikovo nábr. 67 krát a Veľká Ida 62 krát. Priemerná ročná hodnota nebola prekročená na žiadnej monitorovacej stanici. Monitorovanie PM10 dostatočne pokrýva územie Slovenska.

PM2,5 – pre častice PM2,5 je stanovený len ročný limit 25 µg.m–3, ktorý vstúpil do platnosti 1. 1. 2015. V roku 2017 táto hodnota bola prekročená na dvoch monitorovacích staniciach, a to na stanici Žilina Obežná a Jelšava Jesenského. Zdravotné dôsledky vyplývajúce zo znečistenia ovzdušia závisia od veľkosti aj zloženia častíc a sú tým závažnejšie, čím sú častice menšie. Európska a po implementácii aj slovenská legislatíva preto presúva ťažisko pozornosti na PM2,5.
Jedným z ukazovateľov, ktorý má charakterizovať zaťaženie obyvateľstva zvýšenými koncentráciami PM2,5 je indikátor priemernej expozície (IPE), ktorý je pre daný rok definovaný ako nepretržitá stredná hodnota koncentrácie spriemerovaná za všetky vzorkovacie miesta za posledné 3 roky. Podľa prílohy č. 11 k vyhláške 360/2010 Z. z. má byť v roku 2020 dosiahnutá limitná hodnota 20 µg.m–3.
Oxid uhoľnatý – na žiadnej z monitorovacích staníc nebola prekročená limitná hodnota a úroveň znečistenia ovzdušia za predchádzajúce obdobie rokov 2012 – 2017 je pod DMH.
Benzén – najvyššia úroveň benzénu sa v roku 2017 namerala na stanici Krompachy, SNP 2,6 µg.m–3, čo je pod limitnou hodnotou 5 µg.m–3.
Pb, As, Ni, Cd – limitná ani cieľová hodnota neboli v roku 2017 prekročené. Priemerné ročné koncentrácie ťažkých kovov namerané na staniciach NMSKO sú väčšinou len zlomkom cieľovej, resp. limitnej hodnoty.
BaP – Priemerná hodnota koncentrácie BaP na staniciach Veľká Ida, Letná; Nitra, Štúrova a Banská Bystrica, Štefánikovo nábr. Prekročila cieľovú hodnotu 1 ng.m-3, čo môžeme na AMS vo Veľkej Ide pripísať priemyselnej činnosti (najmä výroba koksu) a čiastočne aj vykurovaniu domácností a na ostatných monitorovacích staniciach vplyvu vykurovaniu domácností pevným palivom a cestnej doprave, najmä dieselovým motorom.

Biota

Základná charakteristika vegetácie

Súčasné druhové a priestorové zloženie vegetácie je dočasne pozmenené. Je výsledkom pôsobenia antropogénnych činiteľov.

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia Slovenska patrí posudzované územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu flóry vysokých (centrálnych) Karpát (Eucarpaticum), okres Nízke Tatry.

Reálna mimolesná vegetácia

Súčasný stav vegetačného krytu posudzovaného územia je značne pozmenený. Cesta I/66 a most 66-097 sa nachádzajú na okraji zastavaného územia. Brehové porasty sa zachovali iba ako jednotlivé stromy, resp. malé skupiny krovitých porastov.

Fauna

V okolí hodnoteného územia sa vyskytuje bežná fauna urbanizovaného prostredia a fauna viazaná na vodné toky.

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Rekonštruovaný most sa nachádza v ochrannom pásme národného parku Nízke Tatry, kde platí 2. stupeň ochrany prírody. Bezmenný tok ústi cca 160m od rekonštruovaného mosta do rieky Hron, ktorá predstavuje územie európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV1303).

V záujmovom území neboli mapované **biotopy európskeho a národného významu** (§ 2, odstavec 2; zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody), ktorých zoznam je uvedený v prílohe č. 1, Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 534/2002 Z.z.. V záujmovom území rekonštruovaného mosta ani jeho bezprostrednej blízkosti sa nenachádza ani žiadna genofondovo významná plocha, v zmysle ustanovení zákona NR SR č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek, prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára podmienky pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory, interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu. Bezmenný tok predstavuje lokálny hydrický biokoridor, ktorý ústi do nadregionálneho hydrického biokoridoru rieky Hron.

Obyvateľstvo

Keďže sa jedná len o rekonštrukciu jestvujúceho mosta neboli informácie o obyvateľstve podrobnejšie skúmané.

Kultúrne pamiatky
V riešenom území sa nenachádzajú evidované kultúrne pamiatky.
Environmentálna regionalizácia
Podľa členenia enviromentálnej regionalizácie je dotknutý región charakterizovaný environmentálnou kvalitou ako región s nenarušeným prostredím (Nízkotatranský).

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vplyvy počas prestavby

Z hľadiska geodynamických pomerov je riešené územie stabilné a nevyžaduje žiadne sanačné opatrenia na vylepšenie.

- *Zemné práce pri zakladaní nového mosta na mieste pôvodného mosta*: Základy mosta ev. č. 66-097 ostávajú pôvodné.
- *Rekonštrukcia vozovky I/66*: Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Obchádzková trasa:* Bez potreby hĺbkového zakladania, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.

Medzi neznáme vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf možno zaradiť:
- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - ako nepriamy vplyv,
- potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - ako nepriamy vplyv,
- tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach.

Počas prevádzky sa po rekonštrukcii nepredpokladajú žiadne vplyvy s výnimkou rizika ohrozenia kvality horninového prostredia pri dopravnej nehode a úniku prevádzkových kvapalín.
Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/72 neprechádza priamo cez žiadne ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská surovín.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko sa stav oproti stavu pred rekonštrukciou vôbec nezmení.

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO2, CH4, N2O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia.

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas prestavby bude dochádzať k mierne zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy, a to najmä prachových častíc. Vzrastú aj emisie zo spaľovacích motorov pri prerušovanom toku dopravného prúdu – čakanie na zelenú pri striedaní dopravného smeru prúdu s motorom na voľnobehu.

Vzhľadom na rozsah a plánovanú dĺžku rekonštrukčných prác hodnotíme tieto vplyvy ako lokálne, krátkodobé a nevýznamné.

Počas prevádzky – doprava pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO2, CH4, N2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38%, ako aj pri emisiách CO2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %. Vzhľadom na to, že oproti pôvodnému stavu sa povrch vozovky zlepší, ale pre malý rozsah tejto zmeny nebude mať výraznejší pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v danom území.

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Počas prestavby

Vzhľadom na to, že stavba je v priamom kontakte s bezmenným tokom - potenciálne existuje riziko ohrozenia povrchových vôd pri rekonštrukčných prácach vykonávaných priamo v koryte vodného toku, ale aj pri stavebných prácach na konštrukcii mosta. Potenciálne riziko ovplyvnenia kvality vôd teda existuje, ale pri striktnom dodržaní technologických postupov rekonštrukcie a ohľadom na dodržiavanie podmienok ochrany vôd, zvolenej technológie a postupov prác je minimálne.

Počas prevádzky (okrem havarijných stavov) je riziko minimálne. Dotknuté záujmové územie nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. V dotknutom území rekonštrukcie mosta sa nevyskytujú termálne ani prírodné minerálne vody.

Pri rekonštrukčných prácach bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo k ohrozeniu kvality vôd ani ku kontaminácii vôd. V prípade úniku prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, alebo iných neočakávaných havarijných udalostí, je zhotoviteľ túto skutočnosť povinný ihneď nahlásiť na SIŽP a SVP. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalite zariadenia staveniska, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska. Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy, hydrogeologických vlastností, hĺbky hladiny podzemnej vody a pod., Samotné teleso navrhovanej činnosti je vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody. Pri realizácii rekonštrukcie stavby v jej navrhovanom technicko–technologickom riešení s vykonaním navrhovaných technických opatrení nie je predpoklad, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd, či ovplyvneniu fyzikálno – chemických vlastnosti podzemnej vody v riešenom území stavby a v jeho okolí.

5. VPLYVY NA PÔDU

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

Rekonštrukčné práce na moste nepredpokladajú žiadny trvalý záber. Zriadenie obchádzkovej trasy si vyžiada dočasné zábery – trvalé trávnaté porasty o výmere 86m^2.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Biotopy európskeho a národného významu v záujmovom území stavby rekonštrukcie mosta neboli mapované.

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k výrubu drevín, dotknuté budú iba trávnaté plochy na okraji zastavaného územia mesta, ktoré budú po ukončení výstavby uvedené do pôvodného stavu.

Celkovo je vplyv na faunu a flóru možné hodnotiť ako málo významný a prijateľný.

7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Prestavba mosta na mieste pôvodného mosta nebude mať na krajinu a krajinný obraz žiaden vplyv.

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Navrhovaná rekonštrukcia mosta sa nachádza v ochrannom pásme Národného parku Nízke Tatry, v ktorom platí 2. stupeň ochrany prírody a krajiny (v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov). Rieka Hron, do ktorej ústi bezmenný tok, predstavuje územie európskeho významu Alúvium Hrona (SKUEV1303). Pri rekonštrukcii mosta môže dôjsť k zakaleniu vodného toku bezmenného toku zákalotvornými latkami, ale bude to vplyv lokálneho charakteru, s krátkou dobou trvania. Napriek tomu neočakávame negatívne vplyvy činnosti na tieto chránené územia a ich ochranné pásma definovaných podľa zákona 543/2002. Bez vplyvu, resp. iba riziko znečistenia prostredia ropnými látkami v prípade havárie stavebných strojov počas výstavby.

Predmetný projekt „I/66 Podbrezová – most ev.č.66-097“ nenapĺňa znaky projektu, ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom vplyv na územie európskej sústavy chránených území (NATURA 2000). Preto predmetný projekt nie je predmetom procesu jeho posúdenia orgánom ochrany prírody a krajiny, vykonávaného podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z..

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Hydrický lokálny biokoridor bezmenný tok, ktorý tvorí vodný tok a brehové a pobrežné porasty pozdĺž vodného toku, môže byť negatívne ovplyvnený, a to pri čistení koryta od nánosov pod mostom a úpravách toku. Stavebné práce budú predstavovať dočasnú bariéru funkčnosti biokoridoru a zakalenie vody môže krátkodobo zhoršiť podmienky životného prostredia vodných živočíchov v potoku. Tento vplyv hodnotíme ako negatívny, krátkodobý, málo významný, pôsobiaci na malom území. Negatívne vplyvy na funkčnosť hydrického biokoridoru budú pôsobiť iba krátkodobo v období prestavby aj to iba počas dennej doby. Trvalé zmeny funkčnosti biokoridoru sa nepredpokladajú.

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

V sledovanom území sa nenachádzajú kultúrne a historické pamiatky. Bez vplyvu.

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

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

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Do tejto kategórie spadajú ľudové remeslá a tradície, ktoré rekonštrukciou mosta nebudú negatívne ovplyvnené.

14. INÉ VPLYVY

V okolí rekonštruovaného mosta neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia.

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

Počas prestavby dôjde k zvýšeniu hladiny hluku a zvýšeniu prašnosti, čo môže negatívne ovplyvniť pohodu života obyvateľstva. Vzhľadom na to, že sa jedná len o krátkodobý vplyv, lokálneho charakteru, ktorý bude pôsobiť v neosídlenom území, neočakávame, žeby mohlo dôjsť k ovplyvneniu zdravia obyvateľstva.

Plánovaná investícia nebude mať výrazný negatívny vplyv na súčasnú kvalitu životného prostredia hodnoteného územia a ani na zdravie obyvateľstva, očakáva sa priaznivé ovplyvnenie súčasnej situácie v posudzovanom území.

Zložka ŽP	Charakteristika vplyvu	Významnosť vplyvu
Horninové prostredie a reliéf	potenciálne riziko znečistenia a ohrozenia kvality horninového prostredia	-1
Klimatické pomery	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Ovzdušie	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Vodné pomery	riziko znečistenia vôd počas prestavby	-1
Pôda	bez trvalého záberu, dočasný záber vrátený do pôvodného stavu	0
Fauna, flóra a ich biotopy	neočakáva sa negatívny vplyv	0
Krajina-štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz	bez vplyvu	0
Chránené územia a ich ochranné pásma	bez vplyvu	0
Územný systém ekologickej stability	riziko zhoršenia podmienok životného prostredia vodných živočíchov	-1
Urbánny komplex a využívanie zeme	bez vplyvu	0

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	bez vplyvu	0
Iné vplyvy	nevyskytujú sa	
Zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	bez vplyvu	0

0 – bez vplyvu (navrhovaná činnosť žiadnym spôsobom neovplyvní zložku životného prostredia, obyvateľstvo alebo využiteľnosť zeme, kultúrne a historické hodnoty územia, a pod.)

-1 – nevýznamný - zanedbateľný vplyv negatívny (ide prevažne o vplyv s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným príspevkom alebo dočasným pôsobením)

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest**, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica
Identifikačné číslo: 00 33 28
Sídlo: Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/66 Podbrezová – most ev. č. 66-097

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Banskobystrický
Okres: Banská Bystrica
Katastrálne územie: Podbrezová
Druh stavby: rekonštrukcia
Most ev. č.: 66-097

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Existujúci mostný objekt, podľa informácii z hlavnej prehliadky zo dňa 20.6.2017, sa nachádza na cesta I/66 v km 102,928 bol postavený v roku 1967.

Spodnú stavbu tvoria betónové opory 1 a 2 s od nich oddilatovanými betónovými mostnými krídlami. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia je z nosníkov výšky 300mm. Mostné rímsy sú betónové s oceľovým trojmadlovým značne skorodovaným zábradlím. Horný povrch asfaltovej vozovky je až nad úrovňou horných plôch ríms. Predpokladaná hrúbka vozovkových vrstiev je cca 0,4m.

Pod spodnou plochou nosnej konštrukcie je uložená chránička Ø40mm s káblom verejného osvetlenia. Pri pravom krídle opory 2 je vyústenie betónovej rúry priepustu. Priekopu za ľavým krídlom opory 2 križuje kanalizačná rúra Ø400 mm v oceľovej chráničke.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe hlavnej prehliadky mosta zo dňa 20.6.2017, 6 – veľmi zlý.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Najvýraznejšie výstupy zmeny navrhovanej činnosti sú: kvalita mostného objektu, skvalitnenie povrchu vozovky. Ostatné výstupy podľa súčasného stavu (nulového variantu) v porovnaní so zmenou navrhovanej činnosti sú v zásade rovnaké (znečistenie ovzdušia, odpady).

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/66.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami sú kvalita mostného objektu a kvalita povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/66. Vplyvy na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo. Počas výstavby dôjde ku krátkodobému zvýšeniu hladiny hluku a prašnosti v dotknutom území a k obmedzeniu plynulosti premávky v dotknutom území. Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na prestavbe a obyvateľstvo pohybujúce sa v blízkom okolí stavby.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

V období prestavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných prác a pohybu dopravných mechanizmov. Tento vplyv však bude lokalizovaný len na oblasť staveniska. Tieto vplyvy nedosiahnu takú intenzitu, aby mohli pôsobiť na životné prostredie mimo areálu stavby.

K výrubu drevín nedôjde.

Navrhovaná zmena rovnako ako aj súčasný stav zasahuje do územia s 2 stupňom ochrany prírody.. Môže dôjsť k zakaleniu vodného toku, vplyv krátkodobý, lokálneho charakteru.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti užívatelia cesty I/66. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti pôvodnému stavu nezmení, bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky na moste v rámci cesty I/66 zabezpečí správca komunikácie v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyv na ovzdušie a miestnu klímu sa oproti súčasnému stavu (nulový variant) nezmení.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu. Z hľadiska hydrologických pomerov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Vplyv na genofond a biodiverzitu. Navrhovaná zmena sa týka lokality v urbanizovanom prostredí s 1.stupňom ochrany. Vplyvy na chránené územia možno hodnotiť ako porovnateľné s nulovým variantom a teda akceptovateľné.

Vplyvy na krajinu. Súčasná štruktúra krajiny v danej lokalite predstavuje antropogénne pozmenenú krajinu. Realizácia zámeru preto neovplyvní charakter daného územia a nebude mať vplyv ani na štruktúru krajiny. Vlastná prevádzka nebude mať vplyv na krajinu ako takú.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva identifikované v hodnotení stavu a kvality jednotlivých zložiek v súčasnosti možno hodnotiť ako porovnateľné so zmenami navrhovanej činnosti. Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo, prinesie však skvalitnenie podmienok pre automobilovú dopravu.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Cesta I/66 vrátene mosta č. 097 bola realizovaná pred účinnosťou zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Táto činnosť nebola posudzovaná podľa zákona.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

4. FOTODOKUMENTÁCIA

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

august 2020

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby
Slovenská 86
080 01 Prešov

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Dušan Zamborský .....

Riešiteľ: Ing. Miroslav Petra .....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

JUDr. Martina Tvrdoňová, PhD. .....
generálna riaditeľka

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Banská Bystrica

Skuteckého 32

974 23 Banská Bystrica