OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA

KÓPIA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia

Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina

Číslo spisu
OU-ZA-OSZP3-2020/026490-014

Žilina
18. 11. 2020

Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní

„I/64 PORÚBKA – MOST 107“

Výrok

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako príslušný orgán štátnej správy v zmysle zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon EIA“), rozhodol podľa § 29 ods. 2 zákona EIA, na základe zámeru k navrhovanej činnosti „I/64 PORÚBKA – MOST 107“ ktorý predložil navrhovateľ, Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO 000 033 28 v spojení s § 18 ods. písm. f) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona EIA a zákona 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:
Navrhovaná činnosť „I/64 PORÚBKA – MOST 107“ navrhovateľa, Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO 000 033 28, vypracovaná spracovateľom ENEX consulting, s.r.o., Školská 66, 911 05 Trenčín, situovaná na pozemkoch Porúbka a obce Lietavská Lúčka. Na parcelách KNC č. 139/1, 2303/1, 2318/2, 2349/1, KNE: 3004, 3010, 212/1, 155/2 v k. ú. Porúbka a KNC č. 1264, 1178/1, 1270 a KNE:2025/2, 2053/4,1426 v k.ú. Lietavská Lúčka. Samotná výstavby si vyžiada aj dočasný záber územia pre potreby stavebných prác na parcelách v k.ú. Porúbka KNC: 2318/2,139/1,2349/1,2303/1, KNE: 3004, 3010, 212/1, 155/2 a v k.ú. Lietavská Lúčka KNC: 1264, 1178/1, 1270 KNE:2025/2, 2053/4, 1426 Objekt sa nachádza na existujúcej ceste I/64. Stavba začína v kilometrovníkom staniční cesty I/64 v km cca 195,492 a končí v km 195,524. Stavba sa nachádza v zastavanom území. Naprieč trasou cesty tečie potok Rajčanka, nad ktorým sa nachádza rekonštruovaný most ev. č. 64-107.
Navrhovaná činnosť

sa nebude posudzovať

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

Pre uvedenú činnosť je preto možné požiadať o povolenie podľa osobitných predpisov.
Vzhľadom na charakter činnosti, informácie uvedené v oznámení o zmene navrhovanej činnosti a doručené stanoviská sa ukladajú nasledovné opatrenia:

a) Pri vykonávaní zemných prác prijať účinné opatrenia na zamedzenie prípadného úniku ropných látok zo strojných mechanizmov a riešenie prípadných havarijných stavov.

KÓPIA

b) Pred podaním návrhu na začatie konania o povolení navrhovanej činnosti požiadať v súlade s § 16a vodného zákona príslušný orgán štátnej vodnej správy o vydanie rozhodnutia, či ide o navrhovanú činnosť podľa § 16 ods. 6 písm. b).

Odôvodnenie

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO 000 033 28 (ďalej len „navrhovateľ“) predložil Okresnému úradu Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ Žilina, OSZP3”) podľa § 29 ods. 1 zákona zámer k navrhovanej činnosti „ I/64 PORÚBKA – MOST 107“ vypracovaný podľa prílohy č. 9 zákona.
Navrhovaná činnosť uvedená v predloženom zámere podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré OÚ Žilina, OSZP3 vykonal podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis - zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. Správne konanie vo veci zistenia, či navrhovaná činnosť podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením zámeru na tunajší úrad dňa 28. 05. 2020.
Navrhovaná činnosť je situovaná v Žilinskom kraji, okres Žilina, na pozemkoch situovaná na pozemkoch Porúbka a obce Lietavská Lúčka. Na parcelách KNC č. 139/1, 2303/1, 2318/2, 2349/1, KNE: 3004, 3010, 212/1, 155/2 v k. ú. Porúbka a KNC č. 1264, 1178/1, 1270 a KNE:2025/2, 2053/4,1426 v k.ú. Lietavská Lúčka. Samotná výstavby si vyžiada aj dočasný záber územia pre potreby stavebných prác na parcelách v k.ú. Porúbka KNC: 2318/2,139/1,2349/1,2303/1, KNE: 3004, 3010, 212/1, 155/2 a v k.ú. Lietavská Lúčka KNC: 1264, 1178/1, 1270 KNE:2025/2, 2053/4, 1426.

Navrhovaná činnosť svojimi parametrami je zaradená podľa prílohy č. 8 zákona EIA, kapitoly 13: Doprava a telekomunikácie, položka č. 8: Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov (zisťovacie konanie bez limitu).

Predložený zámer je riešený jednovariantne. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie vydal upustenie od variantnosti riešenia rozhodnutím č.j.: OU-ZA-OSZP3-2020/003995-005/Hnl zo dňa 14. 02. 2020.

Účelom stavby je odvrátenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte. Účel bude dosiahnutím demoláciou nevyhovujúcej konštrukcie mosta a jej nahradením novou nosnou mostnou konštrukciou. Súčasťou je aj úprava existujúcej cesty v úseku stavby pre napojenie nového mosta so šírkovou, smerovou a výškovou úpravou vrátane novej konštrukcie vozovky, výmeny a doplnenia záchytných bezpečnostných zriadení, chodníkov, úpravy vodného toku Rajčanka a preložky niektorých inžinierskych sietí.

Opis technického a technologického riešenia

Existujúci most:
Komunikácia na začiatku úseku nadväzuje priamo na existujúcu komunikáciu I/64. Pred mostom vľavo sa nachádza zjazd k obecnému úradu. Pred mostom vpravo sa nachádza viacero zjazdov (prístupy k rodinným domom). Tesne za mostom vľavo sa nachádza nespevnený zjazd k miestnemu futbalovému ihrisku. Za mostom vpravo sa nachádzajú zjazdy k dvom rodinným domom. Mostný objekt premosťuje rieku Rajčanka. Jedná sa o dvojpoľový most na ceste I/64. Založenie mosta je pravdepodobne plošné na betónových základoch. Opory sú prevažne z prostého betónu (úložné prahy sú železobetónové). Opory sú tvorené základom, driekom, úložným prahom závernými stienkami a krátkymi betónovými rovnobežnými krídlami. Okolo opôr sú viditeľné pozostatky starého opevnenia brehu lomovým kameňom do betónu. Stredový stenový pilier je tvorený základom betónovým driekom s kamenným obkladom a železobetónovým úložným prahom. Nosná konštrukcia sa v každom poli skladá z desiatich nosníkov Vloššák. Nosníky sú vysoké 0,70 m a dlhé 15,4 m. Jedná sa o dodatočne predpäté nosníky spojené v priečnom smere dobetonávkami. Most nemá ložiská ani mostné závery. Mostný zvršok pozostáva z vyrovnávacieho spádového betónu, asfaltovej vozovky a čiastočne prefabrikovaných ríms s kamennou obrubou. Na moste sa nachádza ako ZBZ oceľové zábradlie zabetónované do ríms. Komunikácia vchádza na most pravostranným smerovým oblúkom, na moste je prakticky priama a za mostom opäť pokračuje pravostranným oblúkom. Komunikácia v celom úseku má jednostranný priečny sklon (doprava). Na mostnom objekte sa vyskytuje celý rad závažných porúch. Medzi najzávažnejšie patrí rozpad betónov úložných prahov, degradácia betónov nosníkov Vloššák, korózia betonárskej výstuže a predpínacej výstuže, zatekanie mosta cez nefunkčnú izoláciu a nefunkčné dilatácie, rozpad vozovky a ríms, nevyhovujúce bezpečnostné zariadenie a poruchy opevnení okolo mosta. Na mostnom objekte je v pravej rímse vedený v chráničke kábel Slovak Telekom. V čase obhliadky bol prietok Rajčanky normálny, hĺbka vody sa

KÓPIA

pohybovala na úrovni cca 40 cm, pričom voda tiekla iba v poli číslo 2. Na základe TP 061 je STS existujúceho mosta VI – veľmi zlý.
Navrhované stavebné práce sa nachádzajú na cestnom pozemku, jedná sa o práce v mieste existujúceho mosta, ktorý bude zdemolovaný a na jeho mieste bude vybudovaný nový mostný objekt. Členenie stavby po stavebných objektoch je nasledovné:
- D 101 – Cesta I/64
- D 102 – Chodník
- D 201 – Most evidenčné č. 18 -107 ponad Rajčanku
- D 301 – Úprava Rajčanky
- D 601 – Preložka kábla Slovak Telekom
- D 602 – Úprava vedenia SSE-D
- D 603 – Úprava verejného osvetlenia

D 101 – Cesta I/64

Vychádza z existujúceho vedenia cesty. Smerové vedenie trasy: na začiatku trasy je priama dĺžky 1,2 m s priamou nadväznosťou na pravostranný smerový oblúk polomeru R= 100 m, s prechodnicou dĺžky 90 m. Celková dĺžka úpravy je 132 m. Existujúca komunikácia sa takmer na celej trase vo vonkajšom oblúku rozširuje o plnú konštrukciu vozovky, premenlivej šírky. Na trase po ľavej strane v smere staničenia sú navrhnuté 2 oporné múry. Oporný múr 1 slúži na podopretie vozovky cesty I/64, v mieste rozšírenia spevnenej plochy pred obecným úradom Porúbka. Oporný múr 2 je navrhnutý na podopretie chodníka pre peších v úseku medzi napojením na spevnenú plochu pred obecným úradom a chodníkom na novom moste. (Súčasť objektu D 102.)
Šírkové usporiadanie Existujúca komunikácia zodpovedá kategórií MZ 13,5/50-REDUKOVANÁ s rozšírením v oblúku. Tomu odpovedá aj jej šírkové usporiadanie:
kategória MZ 13,5/50-REDUKOVANÁ - šírka jazdného pruhu a = 2 x 3,25 m - šírka vodiaceho prúžku v = 2 x 0,25 m - šírka spevnenej krajnice c = 2 x 0,25 m - šírka nespevnenej krajnice e = 2 x 0,50 m - voľná šírka 8,50 m rozšírenie v oblúku: - vnútorný jazdný pruh Δ = 0,45 m - vonkajší jazdný pruh Δ = 0,40 m
Šírka nespevnenej krajnice v mieste osádzania zvodidiel je navrhnutá 1,5 m. Základný priečny sklon nespevnených krajníc je navrhnutý jednostranný v sklone 8,0%.

Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako polotuhá, asfaltová, pre dopravné zaťaženie I. triedy
V celom úseku výmeny konštrukcie vozovky je navrhnutá výmena zeminy v aktívnej zóne v hrúbke 0,50 m.

Záchytné a bezpečnostné zariadenia Jazdná rýchlosť je v danom úseku je navrhovaná 50 km/h. V rámci objektu je navrhnuté zvodidlo v mieste mostu, po pravej strane v smere staničenia. Po ľavej strane cesty je navrhnuté zábradelné zvodidlo, od vjazdu k obecnému úradu, na opornom múre č. 1, v novonavrhovanému chodníku, pokračujúce v chodníku na moste ukončené v chodníku za mostom. Celová dĺžka ľavostranného zábradelného zvodidla je 76 m. Po ľavej strane mosta je navrhnuté zábradlie predĺžene aj na oporný múr 2 napojený na most, v celkovej dĺžke 55 m.

Oporný múrik Súčasťou úpravy komunikácie je aj vybudovanie nového oporného múriku dĺžky 20,0 m vľavo v smere staničenia. Oporný múr bude vybudovaný z dôvodu zachytenia telesa komunikácie v danom bode. Zároveň bude poskytovať oporu pre osadenie nového zábradelného zvodidla. Oporný múrik sa nachádza na existujúcom cestnom pozemku bez nároku na záber pozemkov. Je navrhnutý ako jednoduchý železobetónový múr založený plošne.

Napojenie na existujúcu cestnú sieť Objekt je rekonštrukciou cesty I/64 s miernou úpravou smerového vedenia trasy, napojuje sa teda na jej súčasný stav. Komunikácia na začiatku úseku nadväzuje priamo na existujúcu komunikáciu I/64. Pred mostom vľavo sa nachádza zjazd k obecnému úradu. Pred mostom vpravo sa nachádza viacero zjazdov (prístupy k rodinným domom).

Prístup na pozemky rozdelených stavbou Objekt svojím riešením zachováva väčšinu stávajúcich prístupov na pozemky, výnimku tvorí bočný vjazd na pozemok obecného úradu pred obecným úradom Porúbka. Tento vjazd je nutné zrušiť a vytvoriť chodník pre chodcov (D 102) napájajúci sa na mostných chodník. Uzavretím vjazdu vznikla potreba vyriešiť prístup občasnej autobusovej dopravy pred obecným úradom (svadby, kary..), tak aby nebolo nutné cúvanie na cestu I/64. Podrobne rieši objekt D 102 chodníky.

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-ZA-OSZP3-2020/026490	014	0135976/2020	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická

KÓPIA

Zatrávnenie Na pripravených plochách, z ktorých musia byť vyzbierané kamene nachádzajúce sa na povrchu, sa vo vhodnom termíne (apríl - máj alebo september - október) vykoná zatrávnenie metódou hydroosevu. Metóda spočíva v rovnomernom nanesení osiva, vody, umelých hnojív, rašeliny, slamy, odvodnenej ihličnatej sukoviny, antierózy a iných organických hmôt, vodnou sejačkou Fin - Hydroseeder podľa predpísaných technológií.

D 102 – Chodník

Objekt sa nachádza v priľahlých plochách cesty I/64. Objekt zahŕňa novnavrhovaný chodník pre peších, napojenie jednostranného chodníka na moste pred a za mostom, oporný múr č. 2 pozdĺž navrhovaného chodníka pred mostom. V rámci objektu sú navrhnuté výškové úpravy vjazdov k jednotlivým pozemkom, zrušenie vjazdu automobilovej doprave k spevnenej ploche pred obecným úradom, s rozšírením tejto plochy a vjazdu tak, aby bolo umožnený vjazd a výjazd občasnej autobusovej dopravy pred obecným úradom (vjazd sa rozšíri z existujúcej šírky 12,0 m na 16,0 m a zároveň sa odsunie o cca 1,5 m smerom od betónového oplotenia). Súčasťou objektu je aj úprava existujúceho zatrubnenia pod búranou spevnenou plochou pred obecným úradom, s vyústeným do spevneného brehu potoka Rajčanka, z dôvodu úpravy smerového vedenia trasy cesty I/64. Počas výstavby bude zasiahnuté aj do existujúcej spevnenej plochy pred ObÚ. Tieto plochy budú následne obnovené.
Navrhovaný chodník je vedený pozdĺž cesty I/64 s odklonom pred mostom (v smere staničenia) a napojením na spevnenú plochu pred obecným úradom. Celková dĺžka chodníka je 30 m pred mostom a 7,5 m za mostom spolu 37,5 m.
Chodník je navrhnutý ako obojsmerný chodník pre dva prechodové prierezy, to jest 2*0,75 m = 1,5 m. Pozdĺž oporného múru je časť chodníka tvorená rímsou oporného múru v šírke 0,5 m. - Prechodná šírka chodníka 2*0,75 m - Bezpečnostný odstup od vozovky 0,5 m - Bezpečnostný odstup od zábradlia 0,25 m Šírka chodníka, za mostom 2 m, pozdĺž oporného múru a medzi zábradlím a zvodidlom 1,75 m. Súčasťou objektu je aj vybudovanie nového oporného múriku dĺžky 17,0 m vľavo od osi cesty I/64. Oporný múr bude vybudovaný z dôvodu zachytenia telesa chodníka, ktorý nadväzuje na mostný objekt. Múrik podopiera tento chodník. Ďalej je navrhnutý z dôvodu minimalizácie záberov pozemkov v danom úseku. Zároveň bude poskytovať oporu pre osadenie nového zábradlia. Oporný múrik je navrhnutý ako jednoduchý železobetónový múr založený plošne. Múrik je tvorený základom hrúbky 600 mm a šírky 1,50 m.

Odvodnenie objektu je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom chodníkov. Voda zo spevnenej plochy je odvedená do existujúceho pozdĺžneho žľabu v spevnenej ploche. V rámci úpravy cesty I/64 a výstavby mosta, je potrebné preloženie existujúceho zatrubnenia DN 400 v spevnenej ploche a vyústenie do potoka Rajčanka. Zatrubnenie odvádza vodu z cestnej priekopy pozdĺž cesty I/64 pred vjazdom l obecnému úradu. Navrhnutá je vybúranie 2 existujúcich šácht a vybudovanie novej šachty. Preloženie pozostáva s korugovaných plastových rúr DN 400 celkovej dĺžky 68 m, pred šachtou 32 m a za šachtou s vyústeným do brehu dĺžky 36 m. Šachta je navrhnutá revízna plastová DN 450 s liatinovým poklopom D 400.

D 201 – Most ev .č. 18-107 ponad Rajčianku

Objekt sa nachádza intraviláne katastrálneho územia Porubka. Most prevádza cestu I/64 v km 0,089 98 (staničenie podľa úpravy komunikácie) ponad rieku Rajčianka. Prevádzaná komunikácia ma na moste voľnu šírku 8,85 m (8,0 + 0,40+ 0,45 m). Smerové vedenie cesty je v mieste mostu v prechodnici L=90,0 m, A=94,87 m. Niveleta v pozdĺžnom smere stúpa. Od km 0,001 20 sa začína vydutý výškový oblúk s polomerom R=1500,0 m a dotyčnicami v sklone -0,65 % a 2,68 % a od km 0,080849 sa začína vypuklý výškový oblúk s polomerom R=1000,0 m a dotyčnicami v sklone 2,68 % a -2,80 %. Priečny sklon na moste je konštantný jednostranný 3,0 %. Most premosťuje v danom mieste rieku Rajčianka.
Spodná stavba – opory sú založene na brehoch rieky a svojim obrysom nezasahujú do prietočného profilu. Spodná hrana nosnej konštrukcie v najnižšom mieste sa v mieste toku nachádza 0,81 m nad hladinou Q100–ročného prietoku. V predmetnej lokalite je Q100 = 175 m3/s, čo predstavuje výšku 377,300 m n. m.
Prevádzaná komunikácia je cesta I/64. Kategória cesty je MZ 13,5/50 - redukovaná s rozšírením v oblúku 0,4m a 0,45 m. Šírka komunikácie medzi obrubami je 8,85 m. Most je s jednostranným chodníkom šírky 1,75 m. Komunikácia na začiatku úseku nadväzuje priamo na existujúcu komunikáciu I/64. Pred mostom vľavo sa nachádza zjazd k obecnému úradu. Pred mostom vpravo sa nachádza viacero zjazdov (prístupy k rodinným domom). Tesne za mostom vľavo sa nachádza nespevnený zjazd k miestnemu futbalovému ihrisku. Za mostom vpravo sa nachádzajú zjazdy k dvom rodinným domom. Mostný objekt premosťuje rieku Rajčianka. Rieka Rajčianka preteká popod existujúci most v neupravenom koryte lichobežníkového tvaru. Koryto má v korune šírku cca 18 m a hĺbku cca 2,3 m.

KÓPIA

Stavenisko pre výstavbu je vymedzene dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/64 tesne pred a tesne za mostným objektom. Ďalšie plochy pre stavenisko sa nachádzajú priamo pod mostom. V rieke budú podľa jednotlivých etáp výstavby zriadene brody pre prístup stavebných mechanizmov k stavbe v koryte. Bude vybudovaný dočasný zjazd do koryta a dočasná prístupová komunikácia a dočasný nasyp s ochrannou baranenou ohrádzkou na usmernenie toku vody do dočasne zúženého koryta šírky min. 14,0m. Na druhej strane rieky bude rovnako vybudovaný dočasný nasyp s ochrannou baranenou ohrádzkou. Prístupové komunikácie budú šírky min. 4,5m

Založenie mosta
Prístup na stavenisko
Stavenisko sa bude nachádzať v mieste existujúceho mostu a komunikácie I/64 a v ich tesnej blízkosti. Pre prístup na stavenisko je potrebné zriadiť dočasné zjazdy do koryta rieky v blízkosti staveniska. Počas etapy výstavby 1 bude pre prístup pod most a k stavebným jamám slúžiť zjazd vytvorený v blízkosti krídla 2L. Šírka zjazdu do koryta bude minimálne 4,0m. Pozdĺžny sklon zjazdu nesmie prekročiť 20,0%. V koryte bude zriadený dočasný brod z panelovej rovnaniny šírky 4,0 m na zabezpečenie prístupu k stavebnej jame pre časť opory 1 v rámci etapy výstavby 1. Prístup do samotných stavebných jám bude po zjazdoch z prístupovej komunikácie po dočasných štrkových násypov v sklone max 1:3 a šírke min 4,0 m. Pre prístup na stavenisko počas etapy výstavby 2 je potrebné zriadiť dočasný zjazd do koryta rieky v blízkosti krídla 1P. Šírka zjazdu do koryta bude minimálne 4,0m. Pozdĺžny sklon zjazdu nesmie prekročiť 20,0%. V koryte bude zriadený dočasný brod z panelovej rovnaniny šírky 4,0 m na zabezpečenie prístupu k stavebnej jame pre druhú časť opory 2 v rámci etapy výstavby 2. Prístup do samotných stavebných jám bude po zjazdoch z prístupovej komunikácie po dočasných štrkových násypov v sklone max 1:3 a šírke min 4,0 m.

Založenie a základová škára
Založenie oboch opôr mosta je na mikropilótach z dôvodu obmedzenej hĺbky stavebnej jamy. Základová škára sa smie otvárať iba tesne pred postupom ďalších prác a musí sa zabrániť jej znehodnoteniu prípadným zlým počasím. Povrch škáry bude upravený a stabilizovaný vrstvou podkladného betónu hrúbky 200 mm.

Vŕtané mikropilóty
Opory 1 a 2 sú založené na základovom bloku rozmerov 1,0 x 3,85 m. Tento základ je podchytený prostredníctvom rastra zvislých mikropilót v štyroch radoch. Vzájomná vzdialenosť mikropilót je 1,00 m v pozdĺžnom i priečnom smere konštrukcie základu. Mikropilóty budú vŕtane z pracovnej úrovne – spodná hrana výkopu (horná hrana podkladného betónu. Mikropilóty sú navrhnuté priemeru Φ156 mm s výstužnou rúrkou Φ108/16 mm z ocele S 355, s dĺžkou koreňovej časti 5,4 m. Mikropilóty sú navrhnuté ako injektované po celej dĺžke a budú opatrene centrátorom á 2,0 m (3ks). Pred betonážou základu opôr musia byť hlavy pilót očistené a betón v hlave ako aj v celej pilóte musí mať požadovanú pevnosť.

Spodná stavba
Opora č.1
Opora 1 je navrhnutá ako gravitačná opora výšky 4,988 m a je založená na mikropilótach φ 108/16 osovej vzdialenosti 1,0 m x 1,0 m (celkom 53 ks). Opora má základ obdĺžnikového tvaru šírky 3,85 m a výšky 1,0 m a premennej dĺžky (13,597 m v osi uloženia). Základ je uložený na podkladnom betóne hrúbky 200 mm, ktorý je realizovaný s presahmi 200 mm oproti základu – z jeho úrovne budú vŕtané mikropilóty a bude slúžiť zároveň ako šablóna. Základová škára je vodorovná. Horné povrchy základu opory sú v sklone 10,0% (predný) a 7% (zadný) v smere od drieku opory. Opora je vzhľadom na os cesty šikmá (58,62°).
Driek opory je šírky 2,65 m a má premennú výšku od 2,265 po 2,410 m (Od základu po pracovnú škáru závernej stienky). Záverná stienka má hrúbku 0,65 m je opatrená konzolou pre uloženie prechodovej dosky, ktorá má celkovú výšku 0,6 m (so skosením 300/300) a šírku 300 mm. Prechodová doska je uložená kĺbovo (φ 25, á=0,5 m). Má hrúbku 250 mm a je uložená na vrstve podkladného betónu hr. 100 mm. Prechodová doska má dĺžku 4,0 m a sklon 10,0% . Na hornom povrchu má záverná stienka kapsu pre mostný záver šírky 0,33 m a výšky 0,40 m s potrebnou kotevnou výstužou pre odhlučnený mostný záver s pohybom ±15mm. Záverná stienka sa vybuduje po vybetónovaní spriahujúcej dosky nosnej konštrukcie. Odvodnenie úložného prahu je zabezpečené zvolením vhodného priečneho sklonu – 4,0% (kolmo na ul. prah). Pozdĺžny sklon úložného prahu je 1,78% - podľa pozdĺžneho a priečneho sklonu nosnej konštrukcie. Na úložnom prahu budú v mieste ložísk vybetónované bloky na zabezpečenie vodorovnej plochy pod ložiskami, ako i na umožnenie osadenia lisov v prípade potreby výmeny ložísk. Odvodnenie rubu opory je riešené drenážnou trubkou DN 160 so spádom 3,0%. Následne je prevedené pomocou chráničky DN 200 (osadená pred betonážou) cez krídlo 1P a následne cez kamenné opevnenie vyvedené voľne na terén. Krídlo 1L je dĺžky 3,018 m (konzolová časť) je riešené ako zavesené (votknuté) s min. výškou 1,417 m. Je hrúbky 0,55m so sklonom hornej

KÓPIA

plochy 3,0% v smere do vozovky. Pozdĺžny sklon horného povrchu krídla kopíruje sklon komunikácie. Krídlo 1P je dĺžky 3,7 m (konzolová časť) je riešené ako zavesené (votknuté) s min. výškou 1,224m. Je hrúbky 0,55 m so sklonom hornej plochy 4,0% v smere do vozovky. Pozdĺžny sklon horného povrchu krídla kopíruje sklon komunikácie.
Opora č.2
Opora 2 je navrhnutá ako gravitačná opora výšky 5,161 m a je založená na mikropilótach φ 108/16 osovej vzdialenosti 1,0m x 1,0m (celkom 60ks). Opora má základ obdĺžnikového tvaru šírky 3,85 m a výšky 1,0m a premennej dĺžky (15,453 m v osi uloženia). Základ je uložený na podkladnom betóne hrúbky 200 mm, ktorý je realizovaný s presahmi 200 mm oproti základu. Základová škára je vodorovná. Horné povrchy základu opory sú v sklone 10,0% (predný) a 7% (zadný) v smere od drieku opory. Opora je vzhľadom na os cesty šikmá (48,68°). Driek opory je šírky 2,65 m a má premennú výšku od 2,081 po 2,541 m. Záverná stienka má hrúbku 0,65 m je opatrená konzolou pre uloženie prechodovej dosky, ktorá má celkovú výšku 0,6 m (so skosením 300/300) a šírku 300mm. Prechodová doska je uložená kĺbovo (φ 25, á=0,5m). Má hrúbku 250mm a je uložená na vrstve podkladného betónu hr. 100 mm. Prechodová doska má dĺžku 4,0 m a sklon 10,0% . Na hornom povrchu má záverná stienka kapsu pre mostný záver šírky 0,35 m a výšky 0,40 m s potrebnou kotevnou výstužou pre odhlučnený mostný záver s pohybom ±30mm. Záverná stienka sa vybuduje po vybetónovaní spriahujúcej dosky nosnej konštrukcie. Odvodnenie úložného prahu je zabezpečené zvolením vhodného priečneho sklonu – 4,0% (kolmo na ul. prah). Pozdĺžny sklon úložného prahu je 2,96 % - podľa pozdlžného a priečneho sklonu nosnej konštrukcie. Na úložnom prahu budú v mieste ložísk vybetónované bloky na zabezpečenie vodorovnej plochy pod ložiskami, ako i na umožnenie osadenia lisov v prípade potreby výmeny ložísk. Odvodnenie rubu opory je riešené drenážnou trubkou DN 160 so spádom 3,0%. Následne je prevedené pomocou chráničky DN 200 (osadená pred betonážou) cez krídlo 2P a následne cez kamenné opevnenie vyvedené voľne na terén. Krídlo 2L je dĺžky 1,870 m (konzolová časť) je riešené ako zavesené (votknuté) s min. výškou 1,422 m. Je hrúbky 0,55m so sklonom hornej plochy 3,0% v smere do vozovky. Pozdĺžny sklon horného povrchu krídla kopíruje sklon komunikácie.
Krídlo 2P je dĺžky 3,27m (konzolová časť) je riešené ako zavesené (votknuté) s min. výškou 1,365m. Je hrúbky 0,55m so sklonom hornej plochy 4,0% v smere do vozovky. Pozdĺžny sklon horného povrchu krídla kopíruje sklon komunikácie.
Prechodová oblasť
Do záverného múrika krajných opôr sú kĺbovo osadené prechodové dosky dĺžky 4,0 m (v osi komunikácie) a hrúbky 0,25 m zo železobetónu s ochrannou izoláciou a impregnačným náterom sň vybudovaným protimrazovým klinom s Rmin=0,85. Prechodové dosky sú uložené na vrstve podkladného betónu z prostého betónu C12/15 –X0. Zásyp rubu krajných opôr musí byť z nenamŕzavých priepustných materiálov, zhutnených na s ID=90%, do úrovne 2,0 m na s ID=100%. Pláň pod voľným koncom prechodovej dosky musí mať min. únosnosť odpovedajúcu modulu reakcie s K = 35 MNm-3, alebo modulu pružnosti min. E = 30MPa. Na vyvedenie presiaknutej vody z rubu krajných opôr je pozdĺž opôr a mostných krídiel osadené drenážna rúrka DN 160 mm. Potrubie je zabalené do geotextílie a obsypané pieskom. Ako tesniaca vrstva slúži tesniaca PE fólia hrúbky 1,5 mm chránená geotexíliou. Požadované je CBR min. 2,5 kN a gramáž min. 400 g/m2 (vrstva pod aj nad fóliou). Navrhované potrubie bude zároveň slúžiť ako trativod konštrukčných vrstiev vozovky a ako odvodnenie prechodovej oblasti mosta. Potrubie bude uložené do spádu podľa PD, pričom pod potrubím bude vybetónovaný oporný základ pre položenie drenáže (tvarovaný do žliabku).

Nosná konštrukcia
Nosná konštrukcia Je tvorená prosto uloženým spriahnutým nosníkom. Most tvorí jedno pole o rozpätí 26,23 m (šikmo, rozpätie kolmo = 21,0m). Vzhľadom na výraznú šikmosť a fakt že sa nosná konštrukcia smerovo nachádza prechodnici sú rozpätia jednotlivých nosníkov mierne odlišné (od 25,694 m po 26,706 m). Dĺžka premostenia mosta je 23,73 m (šikmo) resp. 19,0 m (kolmo). Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 28,611 m (v osi nosnej konštrukcie). NK je navrhnutá ako 6-trámová zo zváraných plnostenných I nosníkov konštantnej výšky. Oceľové nosníky sú spriahnuté zo železobetónovou spriahajúcou doskou hrúbky 250 mm. Osová vzdialenosť nosníkov je 2,05 m, šírka dosky je 11,650 m. Horný povrch dosky kopíruje priečny sklon vozovky – jednostranný 3,0 % s úžľabím na pravom okraji (od úžľabia protisklon 4,0 %). Pozdĺžny sklon nosnej konštrukcie kopíruje priebeh nivelety na moste. Os NK je rovnobežná s osou komunikácie.

Technológia výstavby
Jedná sa o montovanú oceľovú konštrukciu zo železobetónovou monolitickou spriahujúcou doskou. Spodná stavba je monolitická železobetónová. Spodná stavba bude betónovaná do pripravených pevných debnení. Výstavba prebehne v dvoch hlavných etapách. Nosná konštrukcia bude následne osadzovaná podľa etáp výstavby na pripravené podpery (úložné bločky spodnej stavby s ložiskami). Navrhnuté je osadenie privezených dielov NK – jednotlivých celých nosníkov, ktoré budú osadzované na ložiská a dočasne zastabilizované montážnym stužením. Následne budú

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-ZA-OSZP3-2020/026490	014	0135976/2020	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická

KÓPIA

nosníky prepojené priečnikmi. Spoje jednotlivých dielov sú navrhované zvárané. Po dokončení oceľovej NK bude vyhotovená monolitická spriahujúca doska. Pracovná škára medzi etapami výstavby je navrhnutá na hrane pásnice nosníka č. 4. Výstuž medzi etapami výstavby bude prepojená stykovaním o dĺžke min. 800 mm. Min. 50% stykov výstuže bude vzájomne prevarených.
Spriahujúca doska
Je navrhnutá ŽB spriahujúca dosky. Celková hrúbka dosky je 250 mm. Jedná sa o monolitickú železobetónovú dosku. Horné pásnice nosníkov budú do betónovej dosky zapustené. Šírka NK je 11,65 m. Betónová doska má dĺžku rovnakú ako je dĺžka nosnej konštrukcie. Betónová doska bude betónovaná postupne celkovo v dvoch etapách.

Nosná oceľová konštrukcia
Hlavné nosníky
Nosnú konštrukciu mosta tvorí spolu 6 ks oceľových plnostenných zváraných nosníkov v tvare písmena „I“. Nosníky sú navrhnuté ako spriahnuté zo železobetónovou doskou mostovky. Doska má konštantnú hrúbku v priečnom smere, pričom spôsob ukladania nosníkov rešpektuje priečny sklon mosta. Osová vzdialenosť nosníkov je 2,05 m. Pozdĺžny sklon pásnic sleduje priebeh nivelety na moste, výška steny je 0,96 m (konštantná po dĺžke nosníka okrem miest uloženia) V nadoporových oblastiach sa znižuje na 0,66 m. Hrúbky pásnic nosníkov sú konštantné. Všetky výstuhy budú privarené ku hornej a spodnej pásnici. Pozdĺžne styky nosníkov majú tvar písmena „Z“ s presahom spodných a horných pásnic 0,5 m. V mieste uloženia hlavných nosníkov na ložiská je navrhnuté rozšírenie spodnej pásnice z 0,35m na 0,55m. Veľkosť rozšírenia bola navrhnutá s ohľadom na predpokladanú veľkosť ložísk.

Priečniky
Hlavné nosníky sú vzájomne spojené pomocou priečnikov. Všetky trvalé poľové priečniky sú tvaru písmena I, plnostenné s výškou 0,45 m napojené na výstuhy nosníkov. Nadpodporové priečniky majú výšku na celú výšku hlavných nosníkov (0,73 m v mieste uloženia). Nadpodperové priečniky sú v mieste uloženia vystužená zvislými výstuhami. Výstuhy budú privarené zvislo.

Spriahnutie
Spriahnutie medzi OK a ŽB doskou je zaistené pomocou spriahujúcich tŕňov priemeru 19 mm. Rovnaké tŕne sú použité na spriahnutie koncových priečnikov s ŽB doskou. Dĺžka tŕňov je navrhnutá 150 mm.

Montážne stuženie
Konštrukcia bude pre montáž a betonáž ŽB dosky stužená pomocou sústavy vodorovných a zvislých stužení.

Ložiská
Ložiská sa osadia na betónové výstupky spodnej stavby s vodorovným horným povrchom s min. výškou 60 mm z dôvodu vloženia lisov pri ich prípadnej výmene. Ložiská sa prilepia na 10mm hrubú vrstvu plastmalty, ktorou sa súčasne zalejú po osadení ložísk i kapsy kotevných tŕňov z dôvodu protikoróznych opatrení oddelenia nosnej konštrukcie od spodnej stavby. Prednastavenie ložísk, výška a rozmery výstupkov pod ložiská budú dopracované po jednoznačnom stanovení typu a výrob.

Mostné závery a dilatácie
Mostné závery sú navrhnuté na maximálny posun ±15 mm na opore č. 1 a ±30 mm na opore č.2. Nastavenie mostných záverov bude napočítané dodatočne po jednoznačnom stanovení ich typu. Priečne sklony dilatácie sledujú pozdĺžny spád vozovky.

Príslušenstvo mosta
Izolácia nosnej konštrukcie
Na hornej ploche mosta bude vyhotovená zapečaťujúca vrstva podľa STN 73 6242. Na túto vrstvu bude vyhotovená izolácia z ťažkých asfaltových pásov. Pod rímsami až po úžľabie NK bude izolácia dvojvrstvová – tzv. izolácia s ochranou. Pred kladením izolácie musí byť povrch NK rovný, suchý a musí vykazovať pevnosť v odtrhu min. 1,5 MPa.

Vozovka
- Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný - 40 mm
- Spojovací postrek katiónaktívny emulzný modifikovaný PS CBP - 0,5 kg/m2
- Asfaltový betón strednozrnný modifikovaný ACO 11-I - 45 mm

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-ZA-OSZP3-2020/026490	014	0135976/2020	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Spojovací postrek katiónaktívny emulzný modifikovaný PS CBP - 0,5 kg/m2
- Celoplošná izolácia natavovanými asf. mod. pásmi s výst. vložkou - 5 mm
- Zapečaťujúca vrstva

Vozovka má spolu hrúbku 90 mm. ŽB doska bude tesne pred izolovaním zbavená povrchovej vrstvy cementového mlieka guličkovaním a zbavená nečistôt a prachu. Povrch musí byť suchý, rovný, zbavený mastnoty a nečistôt s pevnosťou v odtrhu min. 1,5 MPa. Všetky pracovné škáry v kryte vozovky budú narezané a zaliaté trvalopružnou asf. zálievkou šírky 20 a hrúbky 40 mm. Pozdĺž obruby, odvodňovačov a mostných záverov budú vybednené (aby nedošlo k prípadnému poškodeniu konštrukcií a izolácie rezaním) škáry šírky 20 mm na hrúbku obrusnej vrstvy vozovky. Tieto budú následne vyplnené trvalopružnou modifikovanou asfaltovou zálievkou. Rímsy Sú navrhnuté monolitické ŽB rímsy kombinované s lícnymi polymérbetónovými prefabrikátmi. Šírka ľavej je 2500 mm, sklon 2,5% smerom k obrube a šírka pravej rímsy je 800mm, sklon 4% smerom k obrube. Rímsy na krídlach budú široké rovnako ako na moste. Dĺžka ľavej rímsy je 35,04 m a dĺžka pravej rímsy je 38,6 m. Polymérbetónový prefabrikát rímsy bude vysoký 500 mm, šírka bude 40 mm. Obruba je vysoká 150 mm, so sklonom 5:1. Horný povrch ríms je upravený priečnou striážou. Do ríms bude pomocou chemických kotiev ukotvené ZBZ. Rímsy sú vystužené výstužou B500B predelenou v pracovných škárach. Kotvenie ríms do NK bude pomocou zámočnicky vyrobených kotevných prípravkov. Rímsy budú budované striedavo po úsekoch po 6,0 m s vydebnenými pracovnými škárami – trvalo pružným tmelom. Všetky rímsy sú zo železobetónu C35/45 –XC4,XD3,XF4 s polypropylénovou výstužou min. 0,9 kg/m3 betónu ríms, s prísadou na zvýšenie odolnosti voči chloridom. Horná pochôdzna plocha ríms na mostnom objekte v celej šírke rímsy bude opatrená protisklzovou povrchovou úpravou ako „metličkový betón“. Plocha rímsy zo strany od vozovky bude na šírku 0,250 m natretá ochranným náterom. Pozdĺžna škára medzi vozovkou a rímsou bude vydebnená a následne vytmelená pružnou zálievkou a zálievkou s predtesnením.

Odvodnenie mosta
Odvodnenie mosta je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky k zvýšeným obrubníkom rímsy, kde sú navrhnuté typizované oceľové mostné odvodňovače s odtokovou rúrou zaústenou pod most do rieky Rajčanka. Presah odvodňovacej rúry od povrchu nosnej konštrukcie musí byť minimálne 200 mm. Os odvodnenia je navrhnutá 0,25m od okraja rímsy. Na moste je navrhnutých celkovo 6 ks odvodňovačov a to pri pravej rímse. Všetky oceľové časti odvodňovacieho systému musia byť opatrené antikoróznou povrchovou úpravou z výrobne. Pri vozovkových odvodňovačoch bude rozmer mreže 500/300 mm, únosnosť mreže D400. Odtokové potrubie všetkých odvodňovačov je 150 mm. Odvodňovače (hrnce) budú zabetónované priamo do dosky. V osi odvodnenia sú navrhnuté pozdĺžne drenážne kanáliky a v mieste pred mostnými závermi zo strany mostu je navrhnutý priečny drenážny kanálik z plastbetónu. Šírka drenážnych kanálikov je 100 mm. Pozdĺžny drenážny kanálik je v najnižšom mieste zaústený cez odvodňovaciu tvarovku (trubičkou) pod most do rieky Rajčanka.

Zvodidlá a zábradlia
Ľavá rímsa: na ľavej rímse bude ukotvené zábradlie so zvislou výplňou. Výška zábradlia je navrhnutá 1,1 m a zábradlie bude kotvené pomocou chemických kotiev. Výplň: mostná, mestský typ. Na oddelenie dopravy a chodcov bude na ľavej rímse ukotvené zábradľové s úrovňou zadržania min. H2. Výplň: mostná, mestský typ. Pravá rímsa: na pravej rímse bude ukotvené zábradlové zvodidlo s úrovňou zadržania min. H2. Výplň: mostná, mestský typ.

Úpravy pod mostom
Pod mostným objektom sú navrhnuté nasledovné úpravy terénu:
• Krídlo 1L – pozdĺž krídla je navrhnutý pás dlažby z lomového kameňa hr. 200 mm do betónu hr. 150 mm vyškárovanej cementovou maltou (šírky 250). Pozdĺžne s krídlom je monolitické schodisko šírky 0,75m a hrúbky 0,150 m z prostého betónu na umožnenie prístupu pod nosnú konštrukciu a k ložiskám. Schodisko je vystužené „KARI“ sieťou. Pred oporou je zriadená revízna lavička šírky 1,0 m so sklonom v zmysle VL4. Nad schodiskom je zriadená lavička 1,5x1,1m z dlažby z lomového kameňa. Dlažba bude lemovaná obrubníkom 100-250/1000.
• Krídlo 1P – pozdĺž krídla sa nachádza odvodňovací sklz z tvaroviek TBM 1-60 uložených do betónového lôžka na odvedenie vody z mostného objektu. Priestor medzi odvodňovacím sklzom a krídlom vyplnený pásom dlažby z lomového kameňa hr. 200 mm do betónu hr. 150 mm a dlažba bude vyškárovaná cementovou
• V okolí opory 1 pod mostom (lavička pred oporou a priľahlý breh) a v nadväzujúcich častiach. Zriadená dlažba z lomového kameňa hr. 300 mm do betónu hr. 200 mm vyškárovaná cementovou maltou. Táto dlažba bude po okraji, najmä na hrane s korytom rieky stabilizovaná betónovým základom 0,8 x 0,5 m. Plošné opevnenie bude ďalej vystužené betónovými rebrami 0,6 x 0,3 m v osových vzdialenostiach 2 m (kolmo na koryto rieky). V opevnení bude

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-ZA-OSZP3-2020/026490	014	0135976/2020	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická

KÓPIA

v mieste podľa PD zriadený odvodňovací sklz z tvaroviek (zaustenie sklzu pozdĺž krídla 1P). Pozdĺž líca opory bude zriadená lavička šírky 0,91 m v sklone 5,0% v smere od opory slúžiaca na prístup k úložnému prahu a ložiskám.
• Pred a za mostom mimo rozsahu dlažby bude breh rieky upravený ťažkým kamenným záhozom do výšky min. 1,0m od úrovne dna rieky v sklone 1:1,5. Hmotnosť použitých kamenných blokov min. 200 kg.
• Krídlo 2L – pozdĺž krídla je navrhnutý pás dlažby z lomového kameňa hr. 200 mm do betónu hr. 150 mm vyškárovanej cementovou maltou (šírky 250). Dlažba vyplňa priestor medzi prístupovým schodiskom k úložnému prahu opory a hranou krídla. Pri krídle 2L sa kolmo na breh nachádza monolitické schodisko šírky 0,75m a hrúbky 0,150 m z prostého betónu (Prefabrikované stupne uložené do bet. lôžka) na umožnenie prístupu pod nosnú konštrukciu a k ložiskám. Schodisko je vystužené „KARI“ sieťou. Pred oporou je zriadená revízna lavička šírky 1,0m so sklonom v zmysle VL4.
• Krídlo 2P – pozdĺž krídla sa nachádza odvodňovací sklz z tvaroviek TBM 1-60 uložených do betónového lôžka na odvedenie vody z mostného objektu. Priestor medzi odvodňovacím sklzom a krídlom vyplnený pásom dlažby z lomového kameňa hr. 200 mm do betónu hr. 150 mm a dlažba bude vyškárovaná cementovou maltou.
• V okolí opory 2 pod mostom (lavička pred oporou a priľahlý breh) a v nadväzujúcich častiach bude v rozsahu podľa PD. zriadená dlažba z lomového kameňa hr. 300 mm do betónu hr. 200 mm vyškárovaná cementovou maltou. Táto dlažba bude po okraji, najmä na hrane s korytom rieky stabilizovaná betónovým základom 0,8 x 0,5 m. Plošné opevnenie bude ďalej vystužené betónovými rebrami 0,6 x 0,3 m v osových vzdialenostiach 2 m (kolmo na koryto rieky). V opevnení bude v mieste podľa PD zriadený odvodňovací sklz z tvaroviek (zaustenie sklzu pozdĺž krídla 2P)

602 - Úprava NN vedenia SSE-D a 603 – Úprava verejného osvetlenia

Rozvodná sústava: 3 PEN 400/230V, 50 Hz/ TN-C. Dva jestvujúce podperné body ktoré prekážajú výstavbe nového mostu cez rieku Rajčanka sa demontujú a nahradia ich dva nové podperné body. Prvý je podperný bod JB 10,5/6kN po ktorom je vedený závesný kábel NN AYKYz 4x25mm a závesný kábel VO CYKYz 3x2,5mm. Nový podperný bod 10,5/6 kN sa osadí o cca 2m v smere na západ od jestvujúceho podperného bodu. Po vytvrdnutí betónového základu nového podperného bodu sa kábel NN a VO premiestnia na nový podperný bod. Kábel NN sa skráti na potrebnú dĺžku, kábel VO sa od tohto podperného bodu v smere na L. Lúčku nahradí za novy – CYKYz 3x2,5mm. Druhý je podperný bod JB 10,5/6kN po ktorom je vedené vzdušné vedenie NN - 4x50 AlFe6 a závesný kábel VO CYKYz 3x2,5mm. Nový podperný bod 10,5/6 kN sa osadí o cca 6m v smere na juh od jestv. Podperného bodu v trase jestvujúceho vedenia. Po vytvrdnutí betónového základu nového podperného bodu sa na podperný bod osadí konzola 1200 s podpernými izolátormi a vedenie 4x50 AlFe6 sa preloží. - kábel VO - CYKYz 3x2,5mm dl. trasy 92 m, dl. kábla 100 m - betónový stožiar JB 10,5/6 kN - 2 ks Z jestvujúcich stožiarov, z ktorých sa demontujú svietidla VO sa preložia na nové stožiare v počte 2 ks. Pre rodinný dom č. 139 na p.č. 12/2 je navrhnutá nová prípojka NN, nakoľko kábel jestvujúcej. prípojky NN je krátky. Nová prípojka je navrhnutá káblom AYKYz 4x16mm z NN vedenia AlFe cez poistkovú skrinku SPP2, ktorá sa osadí na novom podpernom bode JB 10,5/6kN. Na rodinnom dome sa prípojka ukončí na kotevnej konzole, kde sa kábel prepojí na jestvujúci prípojkový kábel. - kábel AYKYz 4x16mm - dl. trasy 27m, dl. kábla 50m - poistková skrinka SPP 2, poistky 3x 40A Jestvujúci prípojkový kábel sa demontuje.

POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy
Posudzovaná činnosť nevyžaduje záber poľnohospodárskej pôdy.
Na pozemkoch nie sú umiestnené žiadne objekty, ktoré by mohli mať vplyv na realizáciu navrhovanej činnosti. V rámci výstavby dôjde k demolácií existujúceho mostného objektu, k zásahu do brehov a koryta rieky Rajčanka. Plochy pre stavenisko budú umiestnené na ceste I/64 tesne pred a tesne za mostným objektom. Ďalšie plochy pre stavenisko sa nachádzajú priamo pod mostom. V rieke budú podľa jednotlivých etáp výstavby zriadené brody pre prístup stavebných mechanizmov k stavbe v koryte. Všetky plochy, ktoré budú zasiahnuté výstavbou a nebudú zastavané, budú po ukončení prác zrovnané, zahumusované a zatrávnené.

Spotreba vody
Samotná prevádzka navrhovanej nebude mať nárok na spotrebu vody. Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody, napr. pri výrobe betónových zmesí, na kropenie staveniska, čistenie mechanizmov, ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely.

Elektrická energia

KÓPIA

Zásobovanie elektrickou energiou počas realizácie navrhovanej činnosti bude zabezpečené z jestvujúcej rozvodnej siete. Potreba elektrickej energie bude kumulovaná v priestore stavebnej činnosti. Zdroje elektrickej energie si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii.

Spotreba zemného plynu
Navrhovaná činnosť si nevyžaduje spotrebu zemného plynu.

Doprava
Mostný objekt sa nachádza na začiatku obce Porúbka v smere zo Žiliny na ceste I/64. Rekonštrukcia cesty I/64 je prevedená v kategórii MZ 13,5/50 - redukovaná s rozšírením v oblúku, tak aby bol minimalizovaný záber pozemkov, umožnená výstavba nového mostného objektu (mierne vyosenie trasy komunikácie) a minimalizované negatívne dopady na životné prostredie. Objekt sa nachádza v intraviláne katastrálneho územia Porúbka. Most premosťuje v danom mieste rieku Rajčanka. Nový mostný objekt spolu s príjazdovou komunikáciou sa bude nachádzať v mieste existujúceho mostu, ktorý bude vybúraný a odstránený. Stavba je vyvolaná veľmi zlým stavebno-technickým stavom mostného objektu. Vedenie nivelety komunikácie (smerové a výškové), ako aj šírkové usporiadanie (redukovaná kategória), sú dané a podmienené stiesnenými priestorovými pomermi v danej lokalite. Stavba sa nachádza v husto zastavanom území obce. Doprava bude na ceste I/64 v danom bode počas výstavby obmedzená. Doprava bude vedená po stavenisku v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou a dočasným dopravným značením. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,25 m. Zároveň sa počas stavby vyskytnú obdobia, keď si bezpečnosť dopravy vyžiada úplnú uzávierku dopravy v danom bode. Predpokladá sa celková uzávierka po dobu víkendu, ktorá sa zopakuje celkovo 4x. Doprava bude v tomto prípade vedená po obchádzkovej trase. Prístupy na súkromné pozemky v mieste stavby a prístup ku obecnému úradu budú počas celej doby výstavby zabezpečené. Doprava sa bude riadiť prenosným dopravným značením.

Z hľadiska výhľadu do budúcnosti je plánovaný obchvat obce Porúbka – výstavba preložky cesty I/64. Účelom tejto plánovanej stavby je prevedenie tranzitnej dopravy mimo obcí a napojenie na diaľničný privádzač Lietavská Lúčka – Žilina. Po realizácií tejto stavby sa dopravný význam posudzovanej komunikácie v danom bode výrazne zníži nakoľko most je v súčasnosti využívaný vo veľkej miere práve tranzitom, ktorý bude úplne odklonený na novú trasu.

Pracovné sily
Samotnou prevádzkou navrhovanej činnosti nevzniknú nároky na vytvorenie trvalých pracovných miest. Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

Materiálové vstupy
Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asfalt, cement, betón, oceľ, oceľové laná a iné materiály potrebné na zakladanie stavby a samotnú výstavbu stavebných objektov, ako aj na úpravu koryta rieky Rajčanky. Ich presné druhy a množstvá budú špecifikované až na úrovni projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie.

Iné vstupy
Nároky na zastavané územia
V rámci výstavby dôjde k demolácií existujúceho mostného objektu, ku zásahu do brehov a koryta rieky Rajčanka a budú preložené inžinierske siete. Existujúci most bude zdemolovaný. Materiály z demolácie budú recyklované, prípadne odvezené na skládku odpadov (materiály, ktoré nie je možné recykláciou zhodnotiť).
Nároky na výruby drevín
Stavba neobsahuje výruby stromov ani zásahy do lesných pozemkov.

ÚDAJE O VÝSTUPOCH

Ovzdušie
Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby budú predovšetkým emisie s prejazdov ťažkých mechanizmov a búracia a stavebné práce, ktoré spôsobia najmä zvýšenú prašnosť v hodnotenej lokalite. Táto činnosť však bude len dočasná. Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou, ako stavebný dvor, prístupové cesty pre dopravu a prepravu materiálu, stavebné práce pri výstavbe mostného objektu.

KÓPIA

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas prevádzky bude automobilová doprava na ceste I/64. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní intenzitu dopravy oproti súčasnému stravu, ktorá zostane v rovnakej intenzite ako doposiaľ.

Odpadové vody
V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke staveniska (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov).
Počas prevádzky bude vznikať najmä odpadová voda z povrchového odtoku, bude sa jednať hlavne o odtok zrážkových vôd z povrchu vozovky cesty I/64. Vzhľadom na dopravnú záťaž sa nepredpokladá, že dôjde k ovplyvneniu kvalitatívnych a ukazovateľov povrchových i podzemných vôd.

Odpady
Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch. Zhotoviteľ stavby je povinný nakladať zo stavebnými odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.
Materiál, ktorý bude produkovaný z búracích a demolačných prác bude zhodnotený pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Vybúrané kovové časti (dilatácie, kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zberných surovín na ďalšie zhodnotenie. Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov.
Samotný charakter navrhovanej činnosti nepredpokladá vznik odpadov počas prevádzky. Počas prevádzky môžu vznikať odpady z údržby cesty I/64

Hluk a vibrácie
Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB.
Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/64. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia.

Žiarenie, zápach a iné výstupy
Navrhovaná zóna nebude predstavovať zdroj tepla neprimeranej úrovne. V zóne nebudú umiestnené zdroje žiarenia a iných fyzikálnych polí a po uvedení do užívania objekty zdrojom zápachu a iných výstupov.

Očakávané vyvolané investície
Medzi vyvolané investície je možné počítať úpravu rieky Rajčanky (Po zrealizovaní navrhovaných prác spolu s rekonštrukciou mostného objektu dôjde ku zlepšeniu prietočných pomerov na Rajčianke v danom mieste) a preložku telekomunikačného kábla ST (tento bude preložený mimo mosta do samostatnej trasy pod korytom rieky), úpravu vedenia SSE-D (účelom je prekládka 2 ks jestvujúcich podperných bodov JB NN vzdušného vedenia SSE a tým aj úpravu a prekládka jestvujúcich svietidiel verejného osvetlenia, ktoré sú na týchto podperných bodoch osadené). Všetky vyvolané investície, sú riešené v rámci projektovej dokumentácie stavby.

VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Vplyvy na obyvateľstvo
Vplyvy počas výstavby Najväčšie negatívne vplyvy súvisiace s navrhovanou činnosťou budú v súvislosti s búracími, demolačnými a stavebnými prácami. Počas týchto prác bude prostredie zasiahnuté negatívnym vplyvom emisií z prevádzky stavebných strojov a mechanizmov, zvýšenou prašnosťou a taktiež zvýšenou hladinou hluku a vibrácií. Samotná výstavba ovplyvní aj plynulosť dopravy v posudzovanom úseku. Úsek cesty I/64 bude v danom bode

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Typ záznamu	Forma originálu
OU-ZA-OSZP3-2020/026490	014	0135976/2020	Externý odoslaný záznam	hodnoverná elektronická

KÓPIA

čiastočne neprejazdný – doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu a bude riadená dočasným dopravným značením a svetelnou signalizáciou. Zároveň sa počas stavby vyskytnú obdobia, keď si bezpečnosť dopravy vyžiada úplnú uzávierku dopravy v danom bode. Predpokladá sa celková uzávierka po dobu víkendu, ktorá sa zopakuje celkovo 4x. Doprava bude v tomto prípade vedená po obchádzkovej trase. Znečistenie ovzdušia a hluková záťaž sa bude najviac dotýkať obyvateľov, ktorí žijú alebo pracujú v blízkosti stavby alebo v blízkosti prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. Doba rušivých vplyvov bude limitovaná počas výstavby navrhovanej činnosti. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením prác v nočných hodinách a počas voľných dní sa vplyv znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo môže minimalizovať. Vzhľadom na rozsah stavebnej činnosti bude predpokladaný vplyv na obyvateľstvo počas výstavby negatívny, ale len dočasného charakteru.
Vplyvy počas prevádzky Po ukončení stavebných prác a spustenie nového mosta s nadväznými komunikáciami do prevádzky sa prejavia dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti dopravy na ceste I/64. Rovnako sa zvýši bezpečnosť dopravy ako aj peších presunov po moste ponad Rajčanku, nakoľko súčasný stav mosta je vo veľmi zlom stave. K pozitívnym prínosom pre bezpečnosť obyvateľstva prispeje aj úprava koryta rieky Rajčanka. Pôvodný most bude zbúraný, jestvujúci pilier, založený v koryte rieky bude odstránený a nový most bude jednopoľový, navrhnuté je aj rozšírenie dna pod mostom na šírku cca 13,5 m. Týmto dôjde k zlepšeniu prietočných pomerov a k zníženiu vzdutia pri vysokom prietoku vody v Rajčianke v danom mieste.

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

Horninové prostredie
Kontaminácia horninového prostredia počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Do horninového prostredia budú založené mikropilóty, na ktorých budú založené oporné stĺpy mosta. Všetky práce materiály a technologické postupy zakladanie mikropilót do horninového prostredia musia spĺňať TKP MDVRR SR časť 30 – Špeciálne zakladanie. Celkovo možno zhodnotiť, že samotná výstavba a realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní negatívne horninové prostredie. Z vyššie uvedeného možno vplyv na horninové prostredie hodnotiť ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia horninového prostredia v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok počas výstavby.

Nerastné suroviny
V dotknutom území ani v jeho okolí sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín. Vplyvy sú nulové.

Geodynamické javy a geomorfologické pomery
Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

Vplyvy na klimatické pomery
Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklímy. Vplyvy sú nulové.

Vplyvy na ovzdušie
Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Prírastok emisií z automobilovej dopravy v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom.
Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Na kvalitu ovzdušia v období počas výstavby, bude vplývať aj zvýšená prašnosť, ktorá bude spôsobené demolačnými a búracím prácami jestvujúceho mostu, ako aj prašnosťou počas výstavby nového mostu. Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Vplyvy na vodné pomery
Vplyv na podzemné vody
Samotná prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na podzemné vody. V etape prevádzky môže riziko znečistenia podzemných vôd vzniknúť len pri haváriách motorových vozidiel. Negatívne ovplyvnenie

KÓPIA

podzemných vôd, môže nastať počas stavebných a búracích prác, potenciálne riziko predstavujú zemné práce a únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať podzemnú vodu. Hladina podzemnej vody sa predmetnom území nachádza v hĺbke 1,10 až 3,70 m pod terénom prostredí štrkopiesčitých sedimentov rieky Rajčanky a po ukončení prieskumných prác sa hladina podzemnej vody ustáli na rovnakej úrovni ako pred začatím samotných prác. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody ako zanedbateľný.

Vplyv na povrchové vody
Samotná stavba sa bude priamo dotýkať koryta rieky Rajčianka. Výstavba nového mosta si vyžiada úprave koryta Rajčanky v území pod mostom v celkovej dĺžke 70 m. Súčasné dno koryta sa rozšíri z 10,5 na 13,5 m a dôjde aj k vysvahovaniu brehu do sklonu 1:1,5 a tiež spevnenie brehov koryta rieky. Týmto dôjde ku zlepšeniu prietočných pomerov a ku zníženiu vzdutia pri vysokom prietoku vody v Rajčanke. Hĺbka vody je v bežnom stave cca 0,3 m. Ohrozenie kvality povrchovej vody znečisťujúcimi látkami môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Počas stavebných a demolačných prác bude voda dočasne znečistená zvýšenou prašnosťou a odplavovaním bahnitých častí počas prác v koryte rieky. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na povrchové vody ako negatívny, s krátkodobým vplyvom.

Vplyvy na pôdu
Zámer bude realizovaný v mieste existujúceho objektu. Samotná výstavba si nevyžiada záber a ani vyňatie pôdy z pôdneho fondu. Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná, a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Vplyvy na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý.
Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy
Počas úpravy koryta Rajčianky, budú odstránené náletové dreviny. Výrub stromov nebude realizovaný. V hodnotenom území sa nevyskytujú chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov ani ich biotopy. Územím prechádzajú migračné koridory ichtiofauny, konkrétne koryto rieky Rajčanka. V okolitom území je fauna a flóra relatívne chudobná. Nachádzajú sa tu iba antropogénne biotopy, ktoré majú z hľadiska ochrany prírody malý význam. Demolačné a stavebné práce budú mať mierne negatívny vplyv na vodnú faunu, prejavia sa najmä rušením počas demolačných a stavebných prác. K samotnému prerušeniu toku rieky Rajčanka nedôjde, takže sa nepredpokladá významné ohrozenie vodných živočíchov, ktoré budú mať dostatočný priestor na presun na bezpečné miesto, kde nebudú ovplyvnené výstavbou.
Vplyvy na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov a ich biotopy sú zanedbateľné.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz
Navrhovanou činnosťou sa nezmení štruktúra, využívanie krajiny ani krajinných obraz, nakoľko navrhovaná činnosť len nahradí jestvujúci most ponad rieku Rajčanka novým, bezpečnejším mostom. Krajinný obraz v dotknutom území sa nezmení. Vplyvy na krajinu hodnotíme ako nulové.

Vplyvy na dopravu
Počas etapy búrania starého mosta a výstavby nového mosta bude obmedzená cestná doprava. Samotná výstavba ovplyvní aj plynulosť dopravy v posudzovanom úseku. Úsek cesty I/64 bude v danom bode čiastočne neprejazdný – doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu a bude riadená dočasným dopravným značením a svetelnou signalizáciou. Zároveň sa počas stavby vyskytnú obdobia, keď si bezpečnosť dopravy vyžiada úplnú uzávierku dopravy v danom bode. Predpokladá sa celková uzávierka po dobu víkendu, ktorá sa zopakuje celkovo 4x. Doprava bude v tomto prípade vedená po obchádzkovej trase. Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude pohyb stavebných vozidiel a mechanizmov vykonávaný po jestvujúcich komunikáciách. Navrhovaná činnosť nekladie nároky na potrebu statickej dopravu. Vplyv na dopravu bude v celkovom kontexte pozitívny a dlhodobý.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma
Areál nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody.

KÓPIA

Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability
Dotknuté územie nezasahuje do žiadneho z prvkov RÚSES, preto realizácia zámeru nebude mať negatívny vplyv na prvky RÚSES.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky
Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na pamiatkovo chránené objekty.

Vplyvy na archeologické náleziská
Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú archeologické náleziská. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality
Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy
Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Iné vplyvy
Iné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Vplyvy na hlukovú situáciu
Negatívnym zdrojom hluku počas búracích a stavebných prác navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB.ň Vplyvy hluku počas výstavby hodnotíme ako negatívne a krátkodobé.
Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/64. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia. Celkový vplyv na hlukovú situáciu po uvedení nového mosta do prevádzky hodnotíme ako mierne negatívny, ale nezmenený oproti súčasnému stavu, pred realizáciou navrhovanej činnosti.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie
Príprava navrhovanej činnosti sa bude riadiť technologickými predpismi a normami. Riziká počas demolačných a stavebných prác vyplývajú z charakteru práce (práce s mechanizmami a zariadeniami). Riziká je možné eliminovať dôsledným dodržiavaním podmienok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dôležité sú podmienky požiarnej ochrany a prístup k objektom v prípade použitia požiarnej techniky po spevnených prístupových plochách. Vzhľadom k tomu k vzniku havárie môže dôjsť len po zlyhaní technických zábran pôsobením vonkajších činiteľov alebo obzvlášť neopatrnou a nezodpovednou manipuláciou, pohybom strojov a vozidiel v areáli staveniska. Riziká technického pôvodu je možné eliminovať pri dodržaní všetkých stavebných, prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov. Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nie je predpoklad negatívnych vplyvov na životné prostredie. Počas prevádzky navrhovanej činnosti môže k negatívnemu vplyvu na životné prostredie dôjsť, len v prípade dopravných havárií motorových vozidiel, pri ktorých by vznikol únik znečisťujúcich látok do životného prostredia. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území neboli identifikované.

Hodnotenie zdravotných rizík

KÓPIA

Vplyv činnosti na zdravotný stav obyvateľstva by sa mohol prejaviť pri výraznom negatívnom ovplyvnení základných zložiek životného prostredia (ovzdušie, voda, pôda), ako aj priamymi vplyvmi ako sú napr. hluk, vibrácie, elektromagnetický a svetelný smog a pod. Z hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva, že predpokladané vplyvy nie sú natoľko významné, aby ovplyvnili zdravotný stav obyvateľstva, alebo vyvolali následné zdravotné riziká. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod.. Tieto riziká je možné eliminovať pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci. Vzhľadom k tomu, že realizácia investičného zámeru bude len vo vyhradenom priestore, nemôžu vzniknúť reálne zdravotné riziká ani iné dôsledky na obyvateľstvo. Zdravotné riziká vyvolané realizáciou zámeru hodnotíme ako zanedbateľné až nulové.

Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie
Pre realizáciu zámeru a jeho prevádzku je potrebné dôsledné dodržiavanie platných technologických, bezpečnostných a protipožiarnych predpisov a platnej legislatívy.

Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia
Počas výstavby je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel a stavebných mechanizmov, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.

Opatrenia na ochranu zdravia ľudí
Pri prevádzke činnosti dodržať ustanovenia zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci. Dôležitým aspektom bezpečnosti ľudí, je prehľadné a dostatočné vyznačenie dopravných obmedzení, ktoré vzniknú počas búracích a stavebných prác. Pri realizácii objektu je nutné dodržovať všetky súvisiace TKP, normy, vyhlášky a predpisy. BOZP sa riadi nariadením vlády 396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisku, vyhláškou 147/2013 o bezpečnosti práce a technických zariadeniach pri stavebných prácach.

Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd
• Vypracovať havarijný plán pre výstavbu, ktorý bude riešiť elimináciu negatívneho vplyvu stavby na životné prostredie (prašnosť, únik škodlivín, technický stav vozidiel stavby, odstavné plochy, komunikácie, dopravné trasy a iné). Náležitosti plánu budú vypracované v zmysle platnej legislatívy. Zabezpečiť dobrý technický stav stavebných strojov a mechanizmov z hľadiska možnosti únik znečisťujúcich látok a vykonávať pravidelné preventívne kontroly.
• Zabezpečiť miesta prípadného výskytu nebezpečných látok dostatočným množstvom havarijných prostriedkov. Počas prevádzky je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.
• Zabezpečiť plochy, na ktorých budú parkovať stavebné stroje a mechanizmy vhodnými opatreniami, ktoré zabránia úkapom znečisťujúcich látok do životného prostredia.
Nakladanie s odpadmi
• Držiteľ odpadov je povinný odpady vznikajúce pri činnosti zhromažďovať a triediť podľa druhov a nakladať s nimi v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.
• Dodržiavať ustanovenia zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch
• V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť predpokladané množstvá O – odpadov a N - odpadov vznikajúcich počas realizácie navrhovanej činnosti.
• V prípade vzniku nebezpečných odpadov, tie zhromažďovať oddelene od ostatných odpadov v areáli stavby, na vyhradenom mieste. Tieto odpady musia byť uložené v nepriepustných obaloch a sudoch do doby prepravy oprávnenou osobou za účelom následného zneškodnenia, resp. zhodnotenia.
• Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov odovzdal odpady na zhodnotenie/zneškodnenie len osobám, ktoré sú na túto činnosť.
• Pre odpady zo stavebných a demolačných prác zabezpečiť ich zhodnotenie, resp. prípravu na ich ďalšie využitie
• Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov viedol a uchovával evidenciu o druhoch a množstve odpadov, o ich zhodnocovaní a zneškodňovaní,

Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami

Číslo spisu OU-ZA-OSZP3-2020/026490 | Por.č.záznamu 014 | Číslo záznamu 0135976/2020 | Typ záznamu Externý odoslaný záznam | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Zabezpečiť, aby stavebné práce neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí napr. správnou organizáciou prác. Dodržiavanie pracovnej doby, ktorá by mala byť vylúčená v nočných hodinách, v dňoch pracovného pokoja a počas sviatkov. Zabezpečovať dobrý technický stav mechanizmov.

Zverejnenie zámeru

V rámci zisťovacieho konania OÚ Žilina - OSŽP rozoslal oznámenie o začatí správneho konania a predložení zámeru k navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 1 zákona na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, dotknutým orgánom, povoľujúcemu orgánu, dotknutej obci a zároveň zverejnil na webovom sídle ministerstva a Okresného úradu Žilina oznámenie o predložení zámeru v termíne 01. 06. 2020.

Stanoviská k navrhovanej zmene
V zákonom stanovenom termíne doručili na OU Žilina – OSŽP svoje písomné stanoviská tieto subjekty
1. Obec Lietavská Lúčka listom č.j.: OÚLL-2020/0056/1091 zo dňa 24. 06. 2020 oznámila, že informácia predloženom zámere bola zverejnená v lehote 04. 06. 2020 – 25. 06. 2020. K zámeru neboli vznesené žiadne pripomienky.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

2. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Odbor cestnej infraštruktúry listom č.j.: 7590/2020/SCDPK/44960 zo dňa 09. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA v zisťovacom konaní bez pripomienok.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

3. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu listom č.j.: 20103/2020/ÚVHR/50023 zo dňa 25. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA v zisťovacom konaní bez pripomienok.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

4. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia na úseku štátnej vodnej správy listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2020/029092-002/Fit zo dňa 19. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA s nasledovnými pripomienkami:
c) Pri vykonávaní zemných prác prijať účinné opatrenia na zamedzenie prípadného úniku ropných látok zo strojných mechanizmov a riešenie prípadných havarijných stavov.
d) Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona, aby nedošlo k ohrozeniu alebo znečisteniu podzemných a povrchových vôd.
e) Stavebné objekty charakteru vodných stavieb, budú predmetom povolenia Okresného úradu Žilina, OSZP3, ako špeciálneho stavebného orgánu na úseku štátnej vodnej správy, podľa stavebného zákona a zákona o vodách.
f) Pred podaním návrhu ba začatie konania o povolení navrhovanej činnosti stavebník požiada v súlade s § 16a vodného zákona príslušný orgán štátnej vodnej správy o vydanie rozhodnutia, či ide o navrhovanú činnosť podľa § 16 ods. 6 písm. b).
OÚ Žilina: Akceptuje sa. Podmoky a) a d) sú súčasťou výroku tohto rozhodnutia.

5. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia na úseku štátnej správy ochrany prírody a krajiny listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2020/027412-002/Bre zo dňa 10. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA bez pripomienok.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

6. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia na úseku štátnej správy ochrany ovzdušia listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2020/026870-002/Bar zo dňa 09. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA bez pripomienok.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

7. Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom, OU-ZA-OCDPK-2020/026908/2/BIL zo dňa 03. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA bez pripomienok.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

KÓPIA

8. Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia listom, OU-ZA-OKR1-2020/028349-002 zo dňa 16. 06. 2020 s odporučením ukončiť proces EIA bez pripomienok. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie žiadame predložiť na posúdenie.
OÚ Žilina: Akceptuje sa

9. Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát listom č.j. OU-ZA-OOP6-2020/027335-2/KOZ zo dňa 17. 06. 2020, s odporučením ukončiť proces EIA bez pripomienok.
OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

10. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline listom č.j.: A/2020/01465/HŽPZ zo dňa 19. 06. 2020 s poznámkou, že nie je v danej veci príslušným orgánom a postúpilo predložený zámer MDVRR SR, Oddelenie oblastného hygienika. OÚ Žilina: Akceptuje sa

V stanovenej lehote neboli vznesené ďalšie pripomienky dotknutých orgánov. Svoje pripomienky neuplatnili v zákonom stanovenej lehote Žilinský samosprávny kraj a Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, na úseku odpadového hospodárstva, Obec Porúbka, OR HaZZ a Krajský pamiatkový úrad Žilina. Tieto v zmysle § 23 ods. 4 sa považujú za súhlasné stanoviská.

Následne príslušný orgán v zmysle § 33 správneho poriadku listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2020/026490 zo dňa 18. 09. 2020 upovedomil účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do spisového materiálu a prípadného vznesenia pripomienok k doručeným stanoviskám. V stanovenej lehote neboli doručené žiadne ďalšie pripomienky.

Príslušný orgán vychádzal z komplexných výsledkov zisťovacieho konania. Dotknuté orgány a povoľujúce orgány nepoukázali na očakávané zhoršenie kvality zložiek životného prostredia a podmienok ochrany verejného zdravia. Niektoré pripomienky boli zahrnuté do opatrení určených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia, ďalšie sa týkajú povinností navrhovateľa vyplývajúce z ustanovení všeobecne záväzných predpisov, preto nemôže byt' predmetom rozhodovania príslušného orgánu ale budú riešené v rámci povoľovacieho procesu, ktoré sú záväzné pre príslušný povoľovací orgán.

Vyhodnotenie

OÚ Žilina, OSZP3 posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych, vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov, pričom vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Pri rozhodovaní použil primerane kritériá pre zisťovacie konanie podľa Prílohy č. 10 k zákonu o posudzovaní (transpozícia prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie).

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území už v minulosti posúdenom v zisťovacom konaní podľa zákona a sú známe vplyvy na životné prostredie. Navrhovaná činnosť nevyvolá nové vplyvy. Uvedená skutočnosť sa prejavila aj v stanoviskách od dotknutých orgánov, ktoré dali kladné stanoviská resp. stanoviská s pripomienkami a nepožadovali ďalšie posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti.

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona sa vykonáva v predprojektovom štádiu. V rámci predloženého zámeru boli podrobne zdokumentované vstupy a výstupy a predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti zodpovedajúce stupňu prípravy vypracovania zámeru k navrhovanej činnosti - posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Navrhovaná činnosť podlieha povoľovaciemu procesu v zmysle zákona 50/1976 Zb. (stavebný zákon) a zákona č. 364/2004 Z.z.(vodný zákon).Tohto procesu sa zúčastňujú orgány ochrany životného prostredia a zdravia, ktoré sú dostatočnou zárukou, že nebude povolená taká činnosť, ktorá by bola v rozpore s príslušnými ustanoveniami všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

Záver

KÓPIA

OÚ Žilina - OSŽP pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosti bude posudzovať podľa zákona, prihliadal na stanoviská dotknutých orgánov doručené k predmetnému zámeru a pri konečnom rozhodovaní primerane použil kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona.

Na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého zámeru k navrhovanej činnosti, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavbu z hľadiska zhodnotenia povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, najmä jeho únosného zaťaženia a ochrany poskytovanej podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, posúdenia súladu s územno-plánovacou dokumentáciou a úrovne spracovania zámeru k navrhovanej činnosti tunajší úrad konštatuje, že navrhovaná činnosť neohrozuje ani neprimerane neobmedzuje práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré bolí súčasťou predloženého zámeru, a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V rámci zisťovacieho konania tunajší úrad nezistil žiadne skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia, alebo ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona, a preto Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Z výsledkov zisťovacieho konania a po zohľadnení stanovísk doručených k navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré je potrebné zohľadniť v procese konania o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov:

Zo zhodnotenia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti vykonanej v etape vypracovania zámeru k navrhovanej činnosti vyplýva, že sa nepredpokladajú také negatívne vplyvy, ktoré by mali za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území, oproti povolenému existujúcemu stavu, ktoré by bolo potrebné ďalej posudzovať podľa zákona EIA.

OÚ Žilina, OSZP3 na základe preskúmania zhodnotenia predloženého zámeru k navrhovanej činnosti, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavu z hľadiska zhodnotenia celkovej úrovne ochrany životného prostredia podľa zákona konštatuje, že nie sú ohrozené ani neprimerane ohrozené alebo obmedzené práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré boli súčasťou zámeru k navrhovanej činnosti, a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie:

Podľa § 29 ods. 8 zákona dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí verejnosť spôsobom v mieste obvyklým.

Investor a povoľujúci orgán je povinný postupovať v zmysle § 38 zákona EIA.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu je možné podať odvolanie podľa § 53 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny zákon) v znení neskorších predpisov na Okresnom úrade Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona EIA sa za deň doručenia rozhodnutia považuje 15 deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona EIA.

Toto rozhodnutie nie je preskúmateľné súdom, pokiaľ nebol vyčerpaný riadny opravný prostriedok.

Doručí sa:
1. Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina
2. Obec Lietavská Lúčka, Cementárenská 3, 013 11 Lietavská Lúčka
3. Obec Porúbka, Porúbka 29, 013 11 Porúbka

KÓPIA

Zasiela sa podľa § 29 ods. 15 zákona:
1. Obec Porúbka, Rajecká cesta č. 29, 013 11 Porúbka - stavebný úrad
2. Obec Lietavská Lúčka, Cementárenská 3, 013 11 Lietavská Lúčka - stavebný úrad
3. Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Vysokoškolákov 8556/3 B, 010 08 Žilina - ŠVS
4. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 2902/6, 810 05 Bratislava
5. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina – ŠSOPaK, ŠSOO, ŠS OH,
6. Okresný úrad Žilina odbor krízového riadenia, J. Kráľa 4, 010 01 Žilina
7. ORHaZZ v Žiline, Nám. požiarnikov 1, 010 01 Žilina
8. Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 010 01 Žilina
9. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám. 19, 010 01 Žilina
10. Okresný úrad Žilina, OCDPK, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 018 Žilina
11. Okresný úrad Žilina, OOP, J. Kráľa 4, 010 01 Žilina
12. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 2902/6, 810 05 Bratislava - ÚVHR

Ing. Daniela Hančíková
vedúca oddelenia

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10002

Doručuje sa

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava - mestská časť Ružinov, Slovenská republika
Obec Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka 271/3, 013 11 Lietavská Lúčka, Slovenská republika
Obec Porúbka, okres Žilina, Porúbka 29, 067 41 Porúbka, Slovenská republika

Na vedomie

Okresný úrad Žilina, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina 8
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto
Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina 1
Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske námestie, 010 01 Žilina 1