

I/54 Moravské Lieskové – most 107

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov

na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest Bratislava
Miletičova 19, 826 19 Bratislava
v zastúpení Investičná výstavba a správa ciest Žilina
M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

Zhotoviteľ:



ENVICONSLT

ENVICONSLT spol. s r.o.,
Obežná 7, 010 08 Žilina

Objednávateľ:



Structing, s.r.o.
Dubie 112, 024 01 Kysucké Nové Mesto

December 2020

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	4
1.	NÁZOV	4
2.	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	4
3.	SÍDLO	4
4.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	4
5.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	4
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	6
2.1	POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY	6
2.2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	7
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	9
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH.....	10
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ	12
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV ...	12
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE.....	12
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ..	12
6.1	CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA	12
6.2	KRAJINA.....	18
6.3	OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA	18
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV	22
1	VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO	22
2	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF.....	24
3	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	25
4	VPLYVY NA OVZDUŠIE	25
5	VPLYVY NA VODNÉ POMERY.....	26
5.1	VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY	26
5.2	VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU	26
6	VPLYVY NA PÔDU	27
7	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	27
8	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	28
9	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	29
10	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	29
11	VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME.....	29
12	VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY	29
13	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY	30
14	SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	30
V.	VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	33
1	ÚČEL PROJEKTU.....	33
2	STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	33

3	CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI	34
4	ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	34
5	HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE	37
6	SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU	38
7	SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH.....	38
8	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	41
VI.	PRÍLOHY	42
1.	INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA.....	42
2.	MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV	42
3.	DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	42
VII.	DÁTUM SPRACOVANIA.....	43
VIII.	SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	43
IX.	PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	43

PRÍLOHY

1. Celková situácia stavby M 1:2 000
2. Prehľadná situácia M 1:10 000
3. Projektová dokumentácia (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

ČR	- Česká republika
CHVÚ	- chránené vtáčie územie
EIA	- posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
IVSC	- Investičná výstavba a správa ciest
k.ú.	- katastrálne územie
MO	- mostný objekt
PHSR	- program hospodárskeho a sociálneho rozvoja
SO	- stavebný objekt
SSC	- Slovenská správa ciest
SVP	- Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.,
ÚEV	- územie európskeho významu
ÚPD	- územnoplánovacia dokumentácia
ÚPD-O	- územnoplánovacia dokumentácia obce
ÚSES	- územný systém ekologickej stability

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest Bratislava

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00003328

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

PhDr. Ivan Brečka, MBA, riaditeľ IVSC Žilina

Slovenská správa ciest

Investičná výstavba a správa ciest,

M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

Tel: 041/50746 13

e-mail: sekretariat.ivsc.za@ssc.sk

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

PhDr. Ivan Brečka, MBA, riaditeľ IVSC Žilina

Slovenská správa ciest

Investičná výstavba a správa ciest,

M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

Tel: 041/50746 13

e-mail: sekretariat.ivsc.za@ssc.sk

Miesto na konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest, ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/54 Moravské Lieskové – most 107

Cieľom a účelom je z hľadiska komplexného riešenia je na danom moste navrhnuť rekonštrukciu mostného objektu v rozsahu, ktorý bude spĺňať podmienky prevádzkovateľnosti, zaťažiteľnosti, ekonomickosti - v súlade s textom správy z diagnostiky zo septembra 2012, záverov celkového hodnotenia mosta v protokole z hlavnej prehliadky mosta, mostného listu.

Realizáciou predmetnej stavby sa v danom území zabezpečí plynulosť a bezpečnosť dopravy, znížia sa negatívne dopady cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zníži sa hluková záťaž. Zároveň sa zvýši únosnosť cesty, zlepšia sa parametre cestnej komunikácie tak, aby bola zabezpečená plynulosť a bezpečnosť dopravy účastníkov cestnej premávky, zvýši sa dopravný komfort užívateľov komunikácie, predĺži sa životnosť dotknutých stavebných objektov, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest, zníži sa hladina hluku, emisií od vozidiel, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Rekonštruovaná a modernizovaná dopravná sieť aj na regionálnej úrovni postupne v celej EÚ prispeje k posilňovaniu vnútorného trhu, územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti a k znižovaniu emisií skleníkových plynov. Ako celok prinesie najmä bezpečnejšie cestovanie, rýchlejšie presuny ako aj zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Mostný objekt ev. č. 54-107 sa nachádza v km 159,695 v obci Moravské Lieskové na ceste I/54 Nové Mesto nad Váhom - ČR smer Brno. V rámci rekonštrukcie predmetného objektu bude potrebné realizovať aj výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte.

Nakoľko je v súčasnosti pod mostom obmedzený prietok storočnej hladiny vodného toku Klanečnica, bude potrebná aj úprava koryta opevnením svahov a dna s napojením na konštrukciu mosta, ktorou sa zároveň zabezpečí jeden z hlavných nedostatkov existujúceho mostného objektu a to podmyvanie základových pilierov a opory.

Aktuálna zaťažiteľnosť mostného objektu bola určená na hodnotu 22t, podľa ktorej je aj pred a za mostom osadená dopravná značka obmedzujúca prejazd vozidiel vyššej hmotnosti. Preto bude v dokumentácii riešené aj zosilnenie mostného objektu nadbetónávkou.

Popis existujúceho mostného objektu:

- MO ev. č. 54 -107 v km 159,674 cesty I/54
- dĺžka premostenia: 20,70 m
- počet polí: 2
- voľná šírka mosta: 11,35 m
- šírka medzi obrubníkmi: 10,05 m
- zábradlie: oceľové I č. 8-10; výška 1,10 m
- nosná konštrukcia: spojitá doska hr. 0,45 uložená na oporách na oceľových valčekových ložiskách

Základné šírkové usporiadanie komunikácie C 11,5/70

- Šírka jazdného pruhu 2 x 3,5m
- Šírka vodiaceho prúžku 2x 0,25m
- Spevnená krajnica 2x 0,5m
- Nespevnená krajnica 2x 1,5 m

Členenie stavby na stavebné objekty

Stavba bola v DSP rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

101-00 Úprava cesty I/54

201-00 Most ev. č. 54-107

301-00 Úprava vodného toku

Celkový rozsah

101-00 Úprava cesty I/54

Komunikácia je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu. Rekonštrukcia spočíva v odfrézovaní existujúcej asfaltobetónovej vozovky v hrúbke 50 mm. Následne sa po použití spojovacie postreku položí nová asfaltobetónová vrstva v hrúbke 50 mm. Nespevnená krajnica vľavo v smere ČR - Nové Mesto nad Váhom sa zreže jestvujúca krajnica v potrebnej hrúbke a následne sa dosype do šírky 1,5 m štrkodrvinou fr. 0-22 v hrúbke 0,1m. Následne sa na novej vozovke obnoví pôvodné vodorovné a zvislé dopravné značenie. V rámci predmetnej rekonštrukcie je zachovaná pôvodná niveleta ako aj šírkové usporiadanie komunikácie. Nový kryt vozovky sa položí na mostnom objekte.

Odvodnenie je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom komunikácie smerom k hrane komunikácie. Voda je odvádzaná do okolitého terénu a následne do vodného toku.

Navrhnutá je výmena dopravných značiek, ktoré budú zodpovedať STN 018020 (Dopravné značky na pozemných komunikáciách) a v súlade s vyhláškou MV SR č. 9/2009 Z. z., STN EN 12899-1.

Výmena krytu bude realizovaná v polovičnom profile komunikácie tak aby bola umožnená oprava za plnej premávky. Šírka komunikácie na prejazdnej polovici komunikácie musí byť min. 3 m. Zariadenie staveniska je predpokladané v mieste realizácie výmeny krytu.

V úseku za mostným objektom v smere ČR - Nové Mesto nad Váhom je navrhnuté obnovenie nespevnenej krajnice a osadenie nového cestného zvodidla s úrovňou zachytenia N1 v dl. 19,66 m. Nespevnená krajnica sa upraví do šírky 1,5 m a sklonu 8%. V súčasnej dobe sa tu nachádza jestvujúce zábradlie v značne poškodenom a nevyhovujúcom stave, ktoré bude nahradené cestným zvodidlom.

201-00 Most ev. č. 54-107

Jedná sa o projekčné riešenie smerového vyrovnanie cesty I/54 v rámci prestavby – rekonštrukcie mostného objektu ev. č. 54-107 v km 159,674 cesty I/54, ďalšie práce rekonštrukcie MO sú v rozsahu záverov a odporúčaní „Komplexnej diagnostiky“ z 09/2012 a záverov celkového hodnotenia mosta v protokole z hlavnej prehliadky mosta, mostného listu. Premosťovanú prekážku tvorí potok Klanečnica.

Na základe výsledkov diagnostiky bolo stanovené, že stavebno-technický stav nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii. Preto bude realizovaná rekonštrukcia existujúceho mostného objektu.

Pre odstránenie zatekania je potrebná kompletná výmena mostného zvršku (t.j. vrátane vyrovnávacieho betónu a ríms). Preto prvou etapou opravných prác bude jeho odstránenie a vykonanie kontroly výstuže pri hornom povrchu.

V projektovej dokumentácii sa navrhuje zbúrať kamenné záverné múriky a nahradiť ich železobetónovými. Po odstránení múrikov bude nasledovať oprava dosky krajného ložiska ktorá je osadená šikmo. Nosnú konštrukciu bude potrebné lokálne mierne zdvihnúť, oceľový valec vybrať, dosku čiastočne zbrúsiť a rovný povrch dosiahnuť privarením plechu z trojuholníkovým prierezom, tak aby sa dosiahol vodorovný povrch. Následne je možné inštalovať pôvodný valec a nosnú konštrukciu spustiť na ložiská. Všetky pôvodné ložiská je potrebné vyčistiť. Súčasne so zhotovením nových záverných múrikov sa budú realizovať aj nové mostné závery a prechodové dosky.

Na nosnej konštrukcii sa odstráni degradovaný betón a očistiť výstuž od korózie. Korodujúcu výstuž je potrebné po očistení pasivovať. Konštrukciu dosky v oblastiach z poškodenou krycou vrstvou je nutné reprofilovať. Vzhľadom na kvalitu prostredia v okolí výstuže a hrúbku krycej vrstvy je navrhnuté pasivovať výstuž po celej ploche penetrujúcimi inhibítormi korózie a opatriť celý povrch nosnej konštrukcie mosta pružným ochranným náterom betónu.

Vzhľadom na potrebu zosilnenia mostného objektu bude pôvodný spádový poter realizovaný nanovo ako nosná vrstva nadbetónávky spriahnutá s existujúcou nosnou konštrukciou z betónu triedy C40/50. Nadbetónávka bude realizovaná s horným povrchom v spáde tak, že výsledne bude mať premennú hrúbku

40-240 mm. V nadbetonávke bude uložená spriahajúca výstuž pomocou navrtanej a vlepenej výstuže $\phi 12$ mm a novej vrstvy hornej výstuže z vložiek $\phi 12$, $\phi 16$ a $\phi 22$ mm ukladanej podľa výkresu výstuže.

Úprava komunikácie rieši rekonštrukciu - výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte v km 159,695 v obci Moravské Lieskové na ceste I/54- Nové Mesto nad Váhom - ČR smer Brno. Rozsah výmeny krytu je minimalizovaný na dĺžku 16,32 m. Základná kategória cesty je C 11,5/70. V časti napojenia na mostný objekt je premennej šírky z dôvodu plynulého napojenia na komunikáciu na mostnom objekte.

301-00 Úprava vodného toku

Úpravu vodného toku Klanečnica tvorí úprava koryta opevnením svahov a dna s napojením na konštrukciu mosta z dôvodu podmyývania základových pilierov. Návrh úpravy okrem stabilizácie koryta v blízkosti mosta zahŕňa taktiež plynulé napojenie na pôvodné koryto terénnymi úpravami pred a za stabilizovanou časťou. Projekt úpravy koryta je spracovaný na prevedenie návrhového prietoku $Q_{100} = 99 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, pričom najnižšia hrana nosnej konštrukcie mosta musí byť od hladiny Q_{100} minimálne 0,50 m.

Na začiatku a na konci opevnenia je v dne navrhnutý betónový stabilizačný prah kolmo na os stredového piliera s rozmermi 400/1000 mm z vystuženého betónu C25/30. Na okrajoch dláždených brehov sú navrhnuté betónové bloky 300/300 mm z prostého betónu C25/30, slúžia ako ukončenie a stabilizácia opevnenia brehov.

Koryto v okolí mosta bude vydláždené lomovým kameňom min hr. 200 mm do betónu min hr. 150 mm, podkladová vrstva je navrhnutý zhutneného štrkový podklad hr. 300 mm frakcie min 32-64mm (v prípade vhodného podkladu stačí zhutniť podkladovú vrstvu). Škáry medzi jednotlivými kameňmi budú zaliate cementovou maltou.

Na spevnenú časť koryta sa bude plynule napájať pôvodné koryto približne na dĺžke 10 m. Sklony svahov z opevnenej časti postupne prispôsobovať sklonom neupraveného koryta. Pre stabilizáciu je navrhnuté zatrávnenie svahov a vyloženie dna hrubým kamenivom (prípadne kamenivom z pôvodného opevnenia).

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 12 mesiacov. Predpokladaný termín celkovej výstavby a použitia dočasného dopravného značenia : 04/2021 – 09/2022.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty I/54. Navrhovaná rekonštrukcia si nevyžaduje žiadny dočasný ani trvalý záber pozemkov poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Všetky dotknuté plochy predstavujú zastavané plochy príp. ostatné plochy. Zemné práce pozostávajú z výkopov (cca 119 m^3) a násypov (5 m^3) pre realizáciu nových záverných múrikov a prechodových dosiek. Bilancie humusu a zeminy sa predpokladajú na úrovni odhumusovanie 20 m^3 a zahumusovanie 8 m^3 .

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas obdobia rekonštrukčných prác bude potrebná pitná voda a voda na 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 dovážaná a bude zabezpečovaná realizátorom stavebných prác.

Pri rekonštrukčných prácach vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

- štrkopiesky pre konštrukciu jednotlivých vrstiev vozovky

- drevené 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
- pohonné látky, oleje a mazivá pre stavebnú a dopravnú techniku

Zdrojom kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú regionálne lomy aby sa čo najviac znížili dovozné vzdialenosti. Na základe predpokladanej bilancie humusu a zemín nebude potrebné dovážať zemínu. Výkopová zemina bude spätne využitá, ostatná odvezená na určenú skládku, v žiadnom prípade nebude umiestňovaná v blízkosti vodného toku, resp. iné nespevnené plochy.

Počas prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimnú údržbu a pod.).

V rámci prevádzky nevzniknú žiadne nároky na odber vody.

Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

Nároky na dopravu

Stavba a postup prác je navrhnutý tak, aby nebola nutná výluka cestnej dopravy. Doprava je obmedzovaná a regulovaná dočasným dopravným značením. Rýchlosť cestnej premávky v mieste prevádzania stavebných prác bude obmedzená, s usmernením do jedného jazdného pruhu.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

Etapa výstavby 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. Tieto vplyvy sú zmierniteľné organizačnými opatreniami.

Počas prevádzky rekonštruovaného mostného objektu sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou.

2.4.2 Odpadové vody

Počas stavebných prác je potrebné počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo staveniska, vrátane hygienických zariadení,
- odpadové vody z odstavňových plôch stavebných mechanizmov.

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia.

Počas prevádzky mostného objektu budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Odvodnenie je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom komunikácie smerom k hrane komunikácie. Voda je odvádzaná do okolitého terénu a následne do vodného toku.

2.4.3 Odpady

V rámci výstavby i prevádzky mostného objektu budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov sú prezentované v nasledovných tab.

Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.

Tab. 1 Druhy odpadov vznikajúce pri stavebných prácach na mostnom objekte

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 170503	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 170505	O

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce pri prevádzke mostného objektu

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

2.4.4 Hluk

Počas výstavby

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Takýmto miestom bude predovšetkým západný okraj obce Moravské Lieskové kde sa nachádzajú rodinné domy vo vzdialenosti cca 80 m od mostného objektu.

Hluk v okolí zemných strojov a iných stavebných mechanizmov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (búranie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte a ceste I/54 v trvaní cca 12 mesiacov.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky cestnej komunikácie závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na mostnom objekte nezmenia.

V danom prípade prestavba mostného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepší technicko – prevádzkové parametre mosta výmenou povrchu vozovky.

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.

Stavebnými úpravami môže dôjsť k pozitívnym vplyvom na šírenie vibrácií do okolia mostného objektu.

2.4.6 Významné terénne úpravy

Vzhľadom na rekonštrukčné práce na jestvujúcom mostnom objekte, ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne ovplyvnenie okolitého terénu.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov je zabezpečená územnými plánmi dotknutých obcí a v rámci územného a stavebného konania. Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

Riziká počas rekonštrukcie 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 riziká ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

V súvislosti s rekonštrukciou mostného objektu bude potrebné stavebné povolenie podľa stavebného zákona.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

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

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

6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

6.1.1 Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Slovensko-moravské Karpaty a celku Považské Podolie, podcelku Bielokarpatské podhorie a celku Biele Karpaty a podcelku Bošácke bradlá. Predstavuje ho mladá štruktúrna fluvialna rovina, vytvorená riečnymi akumuláciami potoka Klanečnica. Priemerná nadmorská výška územia je 250 m n.m. Relatívna členitosť územia je cca do 5 m.

6.1.2 Geologické pomery

Geologická stavba

Je prezentovaná flyšovým pásmom Bielych Karpát, mezozoikom a paleogénom bradlového pásma a neogénnymi sedimentami toku Klanečnica.

Flyšové pásmo Bielych Karpát magurskej jednotky s príkrovovou stavbou, pre ktoré je charakteristické striedanie priepustných a nepriepustných vrstiev ako pieskovce, ílovité bridlice, ílovce a slieňovce. Vrásnenie flyšu umožnilo vznik erózo-denudačných procesov s tektonickými pohybmi a priečnymi zlomami, pozdĺž ktorých sa formovali údolia tokov. Juhovýchodnejšie na predhorí Bielych Karpát vystupuje bradlové pásmo s karbonátovými horninami v podobe šošoviek a krýh, ktorých časti vyčnievajú nad paleogénne vrstvy v podobe vápencových brál, skalných stien a sutinových kuželov.

Okrajovo zasahujú zo severovýchodu do riešeného územia piesčité, krinoidné, rohovcové a hľuznaté vápence drietomskej sekvencie. Údolie Klanečnice je tvorené fluvialnymi sedimentami neogénu, z kvartérnych vrstiev sa vyskytujú najmä spraše, piesčité spraše, vápnité sprašovité a nevápnité sprašové hliny, vápnité prachovce, ílovce, pieskovce a pestré íly.

Inžinierskogeologické pomery

V zmysle regionálnej inžinierskogeologickej rajonizácie Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002) patrí záujmové územie do rajónu predkvartérnych hornín – prezentovaného vápencovodolomitickými horninami a na okraji záujmového územia flyšoidnými horninami a do rajónu kvartérnych sedimentov údolných riečnych náplavov a deluviálnych sedimentov.

Geodynamické javy

V záujmovom území je v rámci aplikácie ŠGÚ DŠ identifikovaný stabilizovaný zosuv na východnom svahu Ostrého vrchu, vo vzdialenosti cca 150 m od posudzovanej činnosti. Ďalšie stabilizované zosuvy sa nachádzajú severo-západne od posudzovanej činnosti.

Seizmicita územia

Oblasť riešeného územia nepatrí k významným lokalitám Slovenska z hľadiska výskytu a intenzity zemetrasení. Určenie makroseizmickkej aktivity po zemetrasení sa v súčasnosti určuje podľa stupnice EMS-98. Projektanti a stavební inžinieri majú k dispozícii hodnoty charakteristík seizmického ohrozenia, ktoré predstavujú vstup pre výpočet očakávaného seizmického zaťaženia stavebných konštrukcií. Pre bežné stavby na území Slovenska sa seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií určuje podľa normy STN 730036.

Ložiská nerastných surovín

Ložiská nerastných surovín, chránené ložiskové územia ani dobývacie priestory nie sú v strete s realizáciou zámeru.

6.1.3 Pôdne pomery

Pôdy širšieho riešeného územia možno charakterizovať ako pôdy:

- fluvizeme kultizemné karbonátové, sprievodné fluvizeme glejové, karbonátové a fluvizeme karbonátové ľahké; z karbonátových aluviálnych sedimentov,
- hnedozeme kultizemné, lokálne modálne a erodované a regozeme kultizemné a modálne karbonátové; zo spraší,
- kambizeme modálne a kultizemné nasýtené, sprievodné kambizeme pseudoglejové; zo zvetralín pieskovcovo-ílovcových hornín (flyš).

Navrhovaná rekonštrukcia si nevyžaduje žiadny dočasný ani trvalý záber pozemkov poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Všetky dotknuté plochy predstavujú zastavané plochy príp. ostatné plochy. V riešenom území neboli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí.

6.1.4 Klimatické pomery

Územie v okolí Moravského Lieskového a stavebného zámeru je začlenené podľa makroklimatickej klasifikácie do oblasti s klimatogeografickým typom okrskov:

Teplej oblasti: T6 teplej oblasti T6 (teplý, mierne vlhký, s miernou zimou) s klimatickými znakmi: teplota v januári viac ako -3°C, s indexom zavlažovania Iz= 0-60, priemerne s viac ako 50-timi letnými dňami za rok s denným maximom teploty vzduchu nad +25°C.

Klimatické pomery v podhorí Bielych Karpát sú zaradené do mierne teplej oblasti, okrskov: M3 (mierne teplý, mierne vlhký, pahorkatinový až rovinový, s nadmorskou výškou okolo 500 m n. m.) s klimatickými znakmi: teplota v júli nad +16°C, letných dní viac ako 50 a okrsku M6 (mierne teplý, vlhký, vrchovinový, s nadmorskou výškou nad 500 m n. m.) s klimatickými znakmi: teplota v júli nad +16°C, letných dní menej ako 50.

V oblasti podhoria Bielych Karpát sa pohybuje maximum mesačných úhrnov zrážok v rozmedzí 350 – 400 mm. V oblasti Považského podolia sa maximum mesačných úhrnov pohybuje v rozmedzí 200 – 300 mm. Denné maximum zrážok v širšom okolí obce bolo namerané 80-90 mm. Množstvo ročných zrážok sa v oblasti podľa

dlhodobých priemerov pohybuje medzi 600 – 700 mm, ale v spádovej oblasti v najvyšších polohách až vyše 900 mm za rok. Najväčšie priemerné úhrny zrážok sa vyskytujú v marci a máji, najsuchšie mesiace bývajú august – október. Počet dní so snehovou prikrývkou priemerne okolo 60 dní v roku, s výškou snehu cca 10 cm.

Prevládajúci smer vetrov v oblasti je v smere sever - juh. Oblasť patrí medzi mierne inverzné polohy, s výskytom hmiel 20 – 45 dní v roku.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Dotknuté územie patrí do povodia rieky Váh. Úsek Váhu od zaústenia do Biskupského kanála po sútok s Nitrou (41-21-10), do ktorého ústi potok Klanečnica ako pravostranný prítok na východnom okraji Nového Mesta nad Váhom prostredníctvom pravostranného Vážskeho kanála (Biskupický kanál).

Riešené územie odvodňuje potok Klanečnica. Pramení v Bielych Karpatoch, z jej významnejších prítokov možno spomenúť: Lieskovský potok, Lužov potok, Záhlbocký potok, potok v Mandľovom, v Klinoch, v Brannom, Majlový potok a ďalšie bezmenné prítoky.

Hydrologické údaje potoka Klanečnica (SHMÚ, 2019):

Tok: Klanečnica v rkm cca 8,65
Profil: Moravské Lieskové, pred cestným mostom
Hydrologické číslo: 4-21-09-054
Plocha povodia: 57,60 m².

Tab. 3 Maximálne prietoky dosiahnuté alebo prekročené priemerne raz za:

1	2	5	10	20	50	100	rokov
7,2	12,6	23,5	34,0	49,0	74,0	99,0	m ³ .s ⁻¹

Zdroj: SHMÚ, 2019.

Priemerné denné prietoky potoka Klanečnica pod obcou Moravské Lieskové sa pohybujú v rozsahu 1,151 m³.s⁻¹ (Q₃₀), 0,472 m³.s⁻¹ (Q₉₀), 0,230 m³.s⁻¹ (Q₁₈₀), 0,014 m³.s⁻¹ (Q₃₆₄).

Potok Klanečnica je zaradený medzi vodné toky s potenciálne významným povodňovým rizikom v čiastkovom povodí Váhu. Najväčšie povodne, kedy zaplavil potok značnú časť obce boli v auguste 1913 a v júli 1997, menšie záplavy v intraviláne bývajú pomerne často. Typ režimu odtoku vrchovinovo-nížinnej oblasti riešeného územia je dažďovo – snehový s akumuláciou v mesiacoch december – február, s vysokou vodnosťou vo februári - marci do apríla s výrazným podružným zvýšením vodnosti koncom jesene a začiatkom zimy.

V čase jarného topenia snehu a intenzívnych zrážok v spádovej oblasti rozsiahleho odvodňovaného územia dochádza často k náhlemu zvýšeniu objemu povrchových vôd, ktoré zvýšia hladinu toku Klanečnica. Jarné povodne sú typické väčším objemom povrchových vôd, pretože súčasné topenie snehu s výskytom výdatných dažďových zrážok znásobí množstvo vody v koryte.

Nadmerné množstvo vôd spôsobuje hlavne v intraviláne obce Moravské Lieskové riziko povodní so zaplavaním miestnej infraštruktúry, súkromných stavieb, záhrad a ostatných nehnuteľností, čím dochádza ku škodám na majetku a zdraví obyvateľov a negatívnym vplyvom na biotu v okolí toku.

V intraviláne obce Moravské Lieskové boli v minulosti realizované lokálne úpravy (oporné múriky, násypový materiál, stabilizácia brehov), ktoré sú v súčasnosti z hľadiska protipovodňovej ochrany už nedostatočné.

Z uvedených dôvodov pristúpil v roku 2017 správca toku Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Banská Štiavnica k vypracovaniu projektovej dokumentácie a vyhodnoteniu vplyvov stavby na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. v platnom znení (Tria s.r.o. Bratislava). Navrhovaná úprava toku plynule nadväzuje na úpravy toku navrhovanej rekonštrukcie mosta, ktorá je predmetom tohto posúdenia.

Cieľom navrhovanej úpravy toku v celkovej dĺžke 1425 m je zabezpečiť bezpečné prevedenie povodňových prietokov Klanečnice korytom toku počas jarného topenia snehu a intenzívnej zrážkovej činnosti, čím sa eliminujú povodne v zastavanej časti a na príľahlých pozemkoch. Tým sa predíde škodám na majetku, prípadne na zdraví miestnych obyvateľov.

Vodné plochy

V dotknutom území sa nenachádza žiadna trvalá vodná plocha.

Podzemné vody

Podľa hydrogeologickej rajonizácie spadá územie do rajónu PM 042 – paleogén a mezozoikum bradlového pásma východnej časti Bielych Karpát a severnej časti Myjavskej pahorkatiny.

Kvantitatívna charakteristika prietochnosti a hydrogeologická produktivita v oblasti je mierna až vysoká ($T=1 \cdot 10^{-4} - 1 \cdot 10^{-2} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$), priemerný ročný špecifický odtok je $5-10 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$, minimálny $0,5 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$ a maximálny $0,7 - 1,0 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{km}^{-2}$. Podľa údajov zo SHMÚ je dlhodobý ročný prietok toku Klanečnica v rkm 7,0 cca $0,455 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$. Režim podzemných vôd je charakterizovaný sezónnym a dlhodobým kolísaním hladiny, v jarných mesiacoch úroveň podzemnej vody dosahuje maximum, v zimných minimum.

Minerálne a geotermálne vody

V záujmovom území sa nenachádzajú využívané termálne ani minerálne vody.

Vodohospodársky chránené územia

Potok Klanečnica je v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Do riešeného územia nezasahuje žiadna Chránená vodohospodárska oblasť.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

V rámci dotknutého územia sa jedná o katastrálne územie obce Moravské Lieskové.

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Flóra a vegetácia

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili lužné lesy podhorské a horské *Alnetum glutinosae*, *Aegopodio-Alnetum glutinosae*, *Salicion triandrae* s pôvodnými druhmi ako jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), jelša sivá (*Alnus incana*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), vrbá krehká (*Salix fragilis*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), hrab obyčajný (*Carpinus betulus*) a i. Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v posledných desaťročiach zasiahla zmena pôvodnej skladby výrubom drevín a výsadbou, resp. zavlečením druhov, ktoré nie sú typické pre pôvodné spoločenstvá brehových porastov. Ďalším faktorom je výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory. V súčasnej skladbe boli identifikované druhy: jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrbá (*Salix sp.*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), javor poľný (*Acer campestre*), orech kráľovský (*Juglans regia*), topoľ (*Populus x*

canadensis), vrbá krehká (*Salix fragilis*). Krovinné porasty tvorí hlavne vrbá (*Salix sp.*), hloh (*Crataegus sp.*), svíb krvavý (*Swida sanguinea*), ruža šípová (*Rosa canina*). Biotopy národného a európskeho významu sa v riešenom území nenachádzajú.

Fauna

Faunu riešeného územia, ktoré predstavuje okraj zastavaného územia obce tvoria prevažne synantropné druhy. Druhovú diverzitu územia zvyšujú prítomné pestré krajinné prvky západne od riešeného územia, ktoré boli vyhlásené ako chránené územia národnej alebo európskej sústavy chránených území.

Toky v území sú prirodzenými migračnými cestami a biokoridormi vodných, ale aj iných druhov živočíchov, ktorých funkčnosť je v intraviláne obce čiastočne obmedzená. Sprievodným znakom tokov je pobrežná vegetácia, v ktorej nachádzajú tieto druhy skrýše i obydlie.

Zo zoogeograficky a faunisticky významných druhov obojživelníkov, ktoré by sa mohli v širšom okolí zámeru nachádzať je napríklad užovka obojková (*Natrix natrix*), jašterica obyčajná (*Lacerta agilis*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), ropucha obyčajná (*Bufo bufo*). Na Slovensku sú chránené všetky druhy plazov i obojživelníkov. Početnú skupinu v území predstavujú vodné bezstavovce, medzi ohrozené druhy v oblasti radíme napr. vážky.

V príľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeľadí možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a ďatlovité. Ďalšie druhy hniezdia v dutinách a štrbinách budov (vrabec domový, holub domáci, belorítka obyčajná). Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiar. V území môžu byť početné hlodavce (hraboše) a hmyzožravce (krty, ježe, piskory). Všetky vymenované druhy môžu využívať územie ako potravný a tiež ako úkrytový habitat.

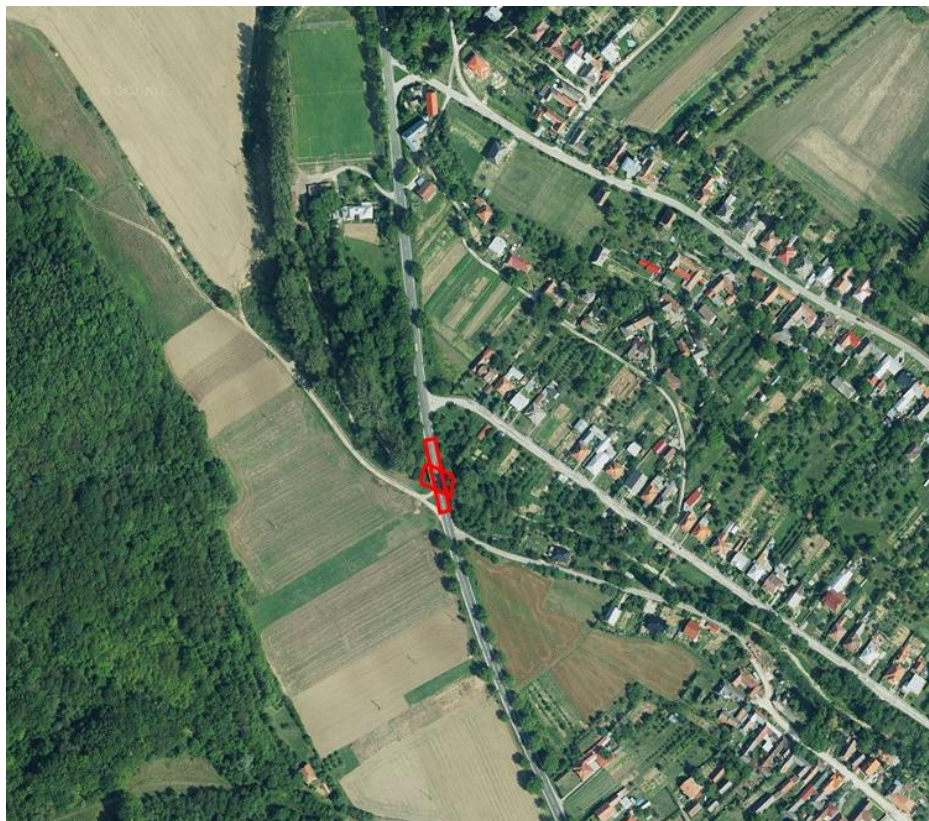
Biodiverzita

Biologická diverzita (ďalej len „biodiverzita“) je rôznorodosť všetkých foriem života a ich vzájomného spolupôsobenia na Zemi. Zahŕňa v sebe ekosystémy, biotopy, druhy rastlín, živočíchov, mikroorganizmov a variabilitu génov a ich vzájomné vzťahy. Etické, ekonomické a sociálne aspekty straty biodiverzity a ekosystémov boli hlavným dôvodom pre súbor opatrení a aktivít na globálnej, európskej a národnej úrovni.

Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (v súčasnosti aktualizovaná do roku 2020). Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku do roku 2020 (MŽP SR, 2014).

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia možno konštatovať, že je pomerne nízka, pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne zničený. Pôvodná vegetácia sa zachovala len na časti brehových porastov. Podstatne vyššiu hodnotu z hľadiska biodiverzity majú časti krajiny západne od riešeného územia, ktoré boli vyhlásené ako chránené územie národnej sústavy chránených území ako aj lokality sústavy Natura 2000.

Obr. 2 Územie plánovanej rekonštrukcie, červená znázorňuje hranicu rekonštrukcie



6.1.7 Chránené územia prírody a krajiny

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- Chránené krajinná oblasť Biele Karpaty – západne od stavby vo vzdialenosti cca 160 m;

Ostatné územia národnej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 4,5 km od posudzovanej činnosti.

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKUEV0367 Holubyho kopanica – západne od stavby vo vzdialenosti cca 160 m;
- SKUEV2367 Holubyho kopanica – západne od stavby vo vzdialenosti cca 1010 m;

Ostatné územia európskej sústavy chránených území sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 6,0 km od posudzovanej činnosti.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Chránené stromy

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Chránené druhy

Samotné brehové porasty môžu predstavovať hniezdne prostredie vtákov. Všetky druhy prirodzene sa vyskytujúcich vtákov sú na území Slovenska chránené podľa zákona o ochrane prírody 543/2002 Z. z.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Územný systém ekologickej stability predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených systémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvale udržateľný rozvoj. Základ systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu.

V rámci ÚPD obce (2018) a výkresu „Ochrana prírody a tvorba krajiny vrátane prvkov ÚSES“ a dokumentácie ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja (2014) boli v riešenom území identifikované nasledovné prvky ÚSES:

Regionálny vodný biokoridor Klanečnica - tvorí ho potok Klanečnica od prameňa až po sútok s Vážskym kanálom. Brehové porasty a vodná plocha toku poskytuje možnosť migrácie a šírenie druhov medzi miestnymi a regionálnymi biocentrami v oblasti. Funkčný je hlavne v hornej časti katastra, kde je dostatok brehových porastov s napojením na zalesnené priestory. Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu je realizovaná priamo nad potokom Klanečnica.

Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Nadregionálny terestrický biokoridor Biele Karpaty - severne od intravilánu v zalesnených častiach katastra prechádza nadregionálny biokoridor, ktorý spája nadregionálne biocentrá v severnej a južnej časti územia (Javorníky, Malé Karpaty).

Navrhovaný miestny biokoridor Lieskovský potok - navrhovaný hydrický biokoridor je viazaný na ekosystém Lieskovského potoka, ktorý je v zastavanom území obce čiastočne regulovaný. Navrhovaný biokoridor spája navrhované miestne biocentrum Dúbravka s regionálnym biokoridorom - potok Klanečnica.

6.2 KRAJINA

Riešené územie má typický antropogénny charakter s dopravným zaťažením územia. Východne od riešeného územia sa nachádzajú prvky prevažne sídelnej vidieckej krajiny s prevahou obytnej funkcie, s prídumovými záhradami. Západne a severne od riešeného územia sa nachádzajú zalesnené polohy, ktoré postupne prechádzajúce do porastov prírodného a poloprírodného charakteru, ktoré sa striedajú s plochami lúčnych porastov. Širšie územie má typický kopaničiarsky charakter a pre svoje aj krajinárske hodnoty je vyhlásené ako Chránená krajinná oblasť Biele Karpaty. Podľa klasifikácie ekologickej stability patrí územie do ekologicky stredne stabilného priestoru s veľmi priaznivou kvalitou priestorovej štruktúry krajiny. Stabilitu podporuje líniová vegetácia okolo tokov, komunikácií a vegetácia záhrad a parkov sídla Moravské Lieskové a osád v katastri.

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Realizáciou zámeru je dotknutý severo-západný okraj obce Moravské Lieskové. Moravské Lieskové je typickou kopaničiarskou obcou, ktorá má 4 časti - Moravské Lieskové, Brestovec, Bučkovec, Šance a viacero usadlostí roztrúsených v severnej časti katastra.

Na základe podkladov ÚPN-O Moravské Lieskové (2018) a PHSR obce na roky 2015-2023 (2015) v obci v r. 2015 žilo 2524 obyvateľov. Vývoj počtu obyvateľov v obci Moravské Lieskové mal od 19. storočia prakticky neustále vzostupný charakter, ktorý bol v 20. storočí výraznejšie spomalený oboma svetovými vojnami. Od konca II. sv. vojny mala populácia až približne do začiatku 70. rokov mierne stúpajúcu tendenciu, no s výraznou urbanizáciou miest a s odlivom obyvateľov najmä do novovybudovaných priemyselných centier na

Považí za prácou a bývaním nastal pokles počtu obyvateľov v obci, po roku 1989 to bolo aj dôsledkom celoslovenského javu zníženej pôrodnosti, ťažších ekonomických podmienok a zvyšujúcej sa nezamestnanosti. V roku 1991 žilo v Moravskom Lieskovom už len 2440 obyvateľov (oproti 3279 v roku 1980). V 90. rokoch pokles populácie pokračoval rýchlym tempom (za 6 rokov v období 1991 – 1997 klesol o vyše 200 obyvateľov). Príčinou tohto úbytku bol aj odchod populácie najmä z kopaničiarskych osád. K stabilizácii obyvateľstva došlo až okolo roku 2000, odkedy obec opäť zaznamenáva (aj keď len mierny) nárast obyvateľov. Historicky najvyšší počet obyvateľov dosiahla obec pri sčítaní v roku 1938, kedy v obci žilo až 5238 ľudí. Zaujímavosťou je, že terajší stav obyvateľov je zhruba zhodný s rokom 1784.

Moravské Lieskové je obcou, ktorá patrí do kategórie vidieckeho osídlenia. Je centrom lokálneho významu. Centrum lokálneho významu predstavuje obec, ktorá zabezpečuje komplexné základné vybavenie pre obyvateľov bezprostredného zázemia. Obec je vybavená základnými službami, ktoré občania vyžadujú (školské zariadenia, zdravotnícky personál, obchod, služby rôzneho druhu).

Z hľadiska rekreácie a cestovného ruchu má záujmové územie významné postavenie v oblasti kopaničiarskeho osídlenia, kde sú vhodné prírodné a krajinné podmienky s možnosťou využitia pre rekreačné účely – najmä chalupárstvo.

Z hľadiska výrobných aktivít Moravské Lieskové bolo v minulosti sídlo s prevažne poľnohospodársky orientovanou výrobou, ktorá sa sústreďovala najmä v areáli poľnohospodárskeho družstva situovaného na juhovýchodnom okraji obce. V súčasnosti sú niektoré časti tohto areálu predané súkromným osobám alebo ich budovy sa prenajímajú iným firmám. Hospodársky dvor spravuje spoločnosť M.E.A. AGRO Moravské Lieskové, ktorá obhospodaruje väčšinu ornej pôdy v k.ú. Moravské Lieskové. V obci má tradíciu aj výroba obuvi – v roku 1942 J. Adamovič založil Podjavorinskú továreň na obuv ADAM, tá bola v roku 1948 znárodnená a premenovaná na Závod 29. augusta v Moravskom Lieskovom (ZDA). V roku 1995 sa výroba obuvi v závode zrušila. Areál je v súčasnosti majetkom súkromných firiem, pokračuje tu priemyselná výroba.

Na území obce Moravské Lieskové sa nachádza 3652 ha pôdy. Poľnohospodárskej pôdy sa nachádza v katastri 2355,14 ha, čo predstavuje 64,66 % z celkovej výmery obce. Orná pôda zaberá 988,56 ha (42 % z p.p.), trvalé kultúry 137,27 ha (5,8 % z p.p.) a trvalé trávne porasty 1229,31 ha (52,2 % z p.p.). Spolu sa v katastri nachádza 1286,93 ha nepoľnohospodárskej pôdy. Nepoľnohospodársku pôdu tvoria vodné plochy, ktoré spolu zaberajú 35 ha, zastavané plochy 160 ha, lesy a lesné porasty 1052 ha a ostatné plochy 39 ha.

Obec aj takmer všetky odľahlejšie usadlosti v Lieskovskej doline sú elektrifikované, plynofikované a majú zavedený vodovod. V súčasnej dobe je v prevádzke novovybudovaná verejná kanalizačná sieť na odvádzanie splaškových odpadových vôd a ČOV.

6.3.1 Doprava

Cestná doprava

Obcou prechádza štátna cesta I/54 (Nové Mesto nad Váhom – hranica SR/ČR), cesta III/1220 Moravské Lieskové - Dolné Srnie, a cesta III/1241 Moravské Lieskové - Bzince pod Javorinou. Autobusová doprava je zabezpečená pravidelnými linkami SAD Trenčín.

Obr. 3 Dopravné napojenie obce Moravské Lieskové



Zdroj: © 2008 – 2017 Slovenská správa ciest

Železničná doprava

Najbližšia železničná stanica sa nachádza v okresnom meste Nové Mesto nad Váhom na hlavnej železničnej trati Bratislava – Košice.

Letecká doprava

Letecká doprava sa priamo na území mesta nevyskytuje. Najbližšie letisko sa nachádza pri meste Piešťany (vzdialené cca 29 km).

6.3.2 Kultúrohistorické pamiatky

V obci sú evidované národné kultúrne pamiatky zapísané v Ústrednom zozname pamiatkového fondu (UZPF):

- Pomník – Smirnov N. N. - UZPF č. 2410/0
- Tabuľa pamätná – Rázus M. - UZPF č. 2407/0
- Tabuľa pamätná – Hollý J. - UZPF č. 2408/0
- Tabuľa pamätná – Smirnov N. N. - UZPF č. 1254/0
- Tabuľa pamätná – Adamovič J. - UZPF č. 2406/0

Ostatné významné kultúrne objekty:

- Rímsko-katolícky kostol sv. Martina,
- Stará katolícka fara,
- Evanjelický a.v. kostol,
- Socha sv. Jána Nepomuckého,

Všetky pamiatky sú mimo priestoru posudzovanej činnosti.

6.3.3 Archeologické lokality

V katastrálnom území Moravské Lieskové nie sú síce evidované oficiálne archeologické lokality, ale sú evidované archeologické nálezy z mladšej doby bronzovej, kultúry lužickej, rímsko-provinciálnej.

V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je predpoklad výskytu archeologických nálezov.

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

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 12 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Pozitívnym vplyvom je ponuka pracovných príležitostí, ktorej rozsah bude závisieť od budúceho realizátora výstavby.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom.

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.

Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza tabuľka č. 1.

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ hod
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod.

Určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná hladina A zvuku* L_{Aeq} . Posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty.

Tab. 4 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategória územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov <i>L_{Aeq,p}</i>
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Železničné dráhy ^{c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Letecká doprava		
					<i>L_{Aeq,p}</i>	<i>L_{ASmax,p}</i>	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných	deň	50	50	55	-	50

Kategoría územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				Hluk z iných zdrojov <i>L_{Aeq,p}</i>
			Hluk z dopravy				
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Železničné dráhy ^{c)} <i>L_{Aeq,p}</i>	Letecká doprava		
					<i>L_{Aeq,p}</i>	<i>L_{ASmax,p}</i>	
	domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:

^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.

^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.

^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Hluk počas výstavby

Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia rodinných domov na západnom okraji obce Moravské Lieskové kde sa nachádzajú rodinné domy vo vzdialenosti cca 80 m od mostného objektu.

Pôsobenie hluku a vibrácií bude dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte a ceste I/54. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 12 mesiacov. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.. V zmysle prílohy vyhlášky, v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády SR č. 26/2006 Z.z., ktorým sa mení nariadenie vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 5 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampéry, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Na základe aplikácie vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri hodnotení hluku z pozemnej dopravy, vyhláška definuje prípustné hodnoty pre hluk z pozemnej a vodnej dopravy ako celku, a to pre jednotlivé kategórie chráneného územia, resp. chráneného priestoru. Pozemná doprava je v prílohe tejto vyhlášky zadefinovaná ako doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. Podľa § 3 ods. 1 tejto vyhlášky je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k prípustnej hodnote je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, električkových tratí, resp. vodných ciest, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako $\Delta L = 1\text{dB}$ a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu. V posudzovanom území rekonštrukcia mostného objektu a príľahlej cesty prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované ošetrovanie ovzdušia mokrym spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 12 mesiacov.

Dopravná prevádzka

Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO , NO_x , VOC , SO_2 , PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2 , CH_4 , N_2O). 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 CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Nosná konštrukcia mostného objektu nebude menená čím sa eliminujú zásahy do horninového prostredia.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko oproti stavu pred rekonštrukciou sa po úprave mostného objektu 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. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy a technický stav a vek vozidiel.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na klimatické pomery nezmení.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby

Počas stavebných prác sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).

Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21:00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, 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 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý predpokladá významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami sa vplyv na ovzdušie nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

Mostný objekt ev. č. 54-107 na ceste I/54 premoštuje potok Klanečnica. V rámci rekonštrukcie mostného objektu bude potrebné realizovať - výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte. Rozsah výmeny krytu je minimalizovaný na dĺžku 16,32 m. Projekt zahŕňa taktiež obnovenie nespevnenej krajnice v smere od ČR k mostnému objektu a osadenie nového cestného zvodidla.

Rekonštrukcia mosta si vyžiada aj úpravu koryta vodného toku Klanečnica opevnením svahov a dna s napojením na konštrukciu mosta z dôvodu podmývania základových pilierov. Návrh úpravy okrem stabilizácie koryta v blízkosti mosta zahŕňa taktiež plynulé napojenie na pôvodné koryto terénymi úpravami pred a za stabilizovanou časťou. Projekt úpravy koryta je spracovaný na prevedenie návrhového prietoku $Q_{100} = 99 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, pričom najnižšia hrana nosnej konštrukcie mosta musí byť od hladiny Q_{100} minimálne 0,50 m.

V roku 2017 pristúpil správca toku Klanečnica - Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Banská Štiavnica k vypracovaniu projektovej dokumentácie „Úprava potoka Klanečnica“ a vyhodnoteniu vplyvov stavby na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. Cieľom navrhovanej úpravy toku v celkovej dĺžke 1425 m je zabezpečiť bezpečné prevedenie povodňových prietokov Klanečnice korytom toku počas jarného topenia snehu a intenzívnej zrážkovej činnosti, čím sa eliminujú povodne v zastavanej časti a na priľahlých pozemkoch. Tým sa predíde škodám na majetku, prípadne na zdraví miestnych obyvateľov. V súčasnosti prebiehajú práce na dokumentácii pre územné konanie.

Navrhovaná úprava toku plynule nadväzuje na úpravy toku navrhovanej rekonštrukcie mosta, ktorá je predmetom tohto posúdenia. Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu rešpektuje podmienku SVP, š.p. na prevedenie prietoku $Q_{100} = 99 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, pričom najnižšia hrana nosnej konštrukcie mosta musí byť od hladiny Q_{100} minimálne 0,50 m.

Vzhľadom na to, že rekonštrukčné práce budú prebiehať aj v samotnom toku, ktorý je vodohospodársky významným vodným tokom, bude nevyhnutné dodržiavať opatrenia na zamedzenie úniku znečisťujúcich látok do vodného toku. Pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad. Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu správcu vodného toku SVP, š.p. a riadiť sa jeho pokynmi.

Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku, SVP, š.p.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia povrchových vôd.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Vplyv na režim podzemnej vody

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostného objektu je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich úniku;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Ochrana vodárenských zdrojov

Mostný objekt nezasahuje do žiadnych ochranných pásiem vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

6 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.

Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty I/54. Navrhovaná rekonštrukcia si nevyžaduje žiadny dočasný ani trvalý záber pozemkov poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Všetky dotknuté plochy predstavujú zastavané plochy príp. ostatné plochy. Zemné práce pozostávajú z výkopov (cca 119 m³) a násypov (5 m³) pre realizáciu nových záverných múrikov a prechodových dosiek. Bilancie humusu a zeminy sa predpokladajú na úrovni odhumusovanie 20 m³ a zahumusovanie 8 m³.

Výkopová zemina bude spätne využitá, ostatná odvezená na určenú skládku, v žiadnom prípade nebude umiestňovaná v blízkosti vodného toku, resp. iné nespevnené plochy. Plochy zasiahnuté výstavbou budú po ukončení rekonštrukčných prác vrátené do pôvodného stavu. Stavebné dvory a parkovane stavebnej techniky a strojov bude riešené na spevnených plochách, tak aby nedochádzalo k zbytočným prejazdom mimo stavenisko.

V riešenom území neboli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na živočíchy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody.

Realizácia rekonštrukcie mostného objektu si vyžiada aj úprava koryta toku Klanečnica opevnením svahov a dna s napojením na konštrukciu mosta z dôvodu podmyvania základových pilierov. Návrh úpravy okrem stabilizácie koryta v blízkosti mosta zahŕňa taktiež plynulé napojenie na pôvodné koryto terénnymi úpravami pred a za stabilizovanou časťou. Projekt úpravy koryta je spracovaný na prevedenie návrhového prietoku $Q_{100} = 99 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, pričom najnižšia hrana nosnej konštrukcie mosta musí byť od hladiny Q_{100} minimálne 0,50 m.

Na začiatku a na konci opevnenia je v dne navrhnutý betónový stabilizačný prah kolmo na os stredového piliera s rozmermi 400/1000 mm z vystuženého betónu C25/30. Na okrajoch dláždených brehov sú navrhnuté betónové bloky 300/300 mm z prostého betónu C25/30, slúžia ako ukončenie a stabilizácia opevnenia brehov.

Koryto v okolí mosta bude vydláždené lomovým kameňom min hr. 200 mm do betónu min hr. 150 mm, podkladová vrstva je navrhnutý zhutneného štrkový podklad hr. 300 mm frakcie min 32-64mm (v prípade vhodného podkladu stačí zhutniť podkladovú vrstvu). Škáry medzi jednotlivými kameňmi budú zaliate cementovou maltou.

Na spevnenú časť koryta sa bude plynule napájať pôvodné koryto približne na dĺžke 10 m. Sklony svahov z opevnenej časti postupne prispôbovať sklonom neupraveného koryta. Pre stabilizáciu je navrhnuté zatrávnenie svahov a vyloženie dna hrubým kamenivom (prípadne kamenivom z pôvodného opevnenia).

Navrhovaná rekonštrukcia mosta plynule nadväzuje na plánovanú úpravu toku Klanečnica, ktorú navrhuje správca toku Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Banská Štiavnica.

Vplyvy počas výstavby, vzhľadom na to že práce budú realizované aj v samotnom vodnom toku budú mať vplyv na faunu riešeného územia. Na minimalizovanie negatívnych dopadov bude nevyhnutné práce v samotnom toku realizovať len v nevyhnutnom rozsahu, postupovať počas prác tak aby nedochádzalo k zbytočnému úhynu rastlín a živočíchov, dôsledne dodržiavať opatrenia aby nedošlo k havarijným únikom škodlivých látok do vodného prostredia, práce realizovať v období od 1.9. do 31.3.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 12 mesiacov a pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad významného ovplyvnenia lokálnych populácií živočíchov a po realizácii stavebných prác je predpoklad postupného osídlenia zasiahnutých plôch.

Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín

Pred samotnou výstavbou budú odstránené dreviny rastúce v brehových porastoch. Na základe vykonanej inventarizácie a spoločenskom ohodnotení drevín (Zviedlík, 2019) je navrhovaný výrub 10 ks stromov a 200 m² krovín. Ide o stromy druhov: *jeľša lepkavá (Alnus glutinosa)*, *jaseň štíhly (Fraxinus excelsior)*, *javor poľný (Acer campestre)*, *orech kráľovský (Juglans regia)*, *vŕba krehká (Salix fragilis)*. Krovinné porasty tvorí hlavne *vŕba (Salix sp.)*, *hloh (Crataegus sp.)*, *svíb krvavý (Swida sanguinea)*, *ruža šíповá (Rosa canina)*. Okresný úrad Nové Mesto nad Váhom, odbor starostlivosti o životné prostredie vo svojom rozhodnutí povolil výrub drevín. Správca toku navrhol náhradnú výsadbu v počte minimálne 20 ks drevín v druhovom zložení: *čerešňa vtáčia (Cerasus avium)*, *orech kráľovský (Juglans regia)* prednostne na tých miestach, kde brehový porast potoka Klanečnica chýba.

Výrub bude realizovaný v mimohniezdnom období od 1.9. do 31.3. Vypílená drevná hmota bude z plôch odstránená do 1.4. a v prípade jej štiepkovania je potrebné ju odstrániť z priestoru vodného toku a jeho brehov.

Ostatné dreviny, v blízkosti ktorých bude rekonštrukcia realizovaná budú chránené debnením pred poškodením stavebnými strojmi v zmysle STN 83 7010 – Ochrana prírody – Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie a arboristického štandardu. Ochrana drevín pri stavebnej činnosti.

Realizáciou uvedených opatrení je predpoklad minimalizácie negatívnych vplyvov na faunu a flóru riešeného územia a realizáciou náhradnej výsadby je predpoklad postupného návratu územia do stavu pred realizáciou rekonštrukcie, postupnej obnovy biotopov a obnovy biodiverzity územia.

8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác sa štruktúra ani scenérie krajiny nezmení.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Mostný objekt je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy a európskej sústavy chránených území Natura 2000 chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach viac ako 160 m. Vzhľadom na uvedenú vzdialenosť a charakter stavebnej činnosti nie je predpoklad že realizáciou a prevádzkou posudzovanej činnosti dôjde k priamemu či nepriamemu ohrozeniu predmetov ochrany chránených území. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného mostného objektu na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu je realizovaná priamo nad potokom Klanečnica, ktorý predstavuje - **regionálny vodný biokoridor Klanečnica**.

Vplyvy počas výstavby, vzhľadom na to že práce budú realizované aj v samotnom vodnom toku budú mať vplyv na biokoridorové funkcie vodného biokoridoru. Na minimalizovanie negatívnych dopadov bude nevyhnutné práce v samotnom toku realizovať len v nevyhnutnom rozsahu, postupovať počas prác tak aby nedochádzalo k zbytočnému úhynu rastlín a živočíchov, dôsledne dodržiavať opatrenia aby nedošlo k havarijným únikom škodlivých látok do vodného prostredia, práce realizovať v období od 1.9. do 31.3. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 12 mesiacov a pri dodržiavaní uvedených opatrení je predpoklad, že postupne dôjde k obnoveniu biokoridorových funkcií toku.

Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba a postup prác je navrhnutý tak, aby nebola nutná výluka cestnej dopravy. Doprava je obmedzovaná a regulovaná dočasným dopravným značením. Rýchlosť cestnej premávky v mieste prevádzania stavebných prác bude obmedzená, s usmernením do jedného jazdného pruhu. Zhotoviteľ musí zabezpečiť nadväznosť prác na všetkých stavebných objektoch a zvoliť taký postup prác, aby obmedzujúce zásahy do verejnej premávky boli čo najkratšie.

Zariadenie staveniska si zhotoviteľ stavby zriadi na základe zmluvného vzťahu s poskytovateľom priestorov príp. parcely. Plocha zariadenia staveniska sa uvažuje priamo na dotknutej časti cesty I/54.

Ostatných prvkov urbánneho komplexu sa realizácia navrhovanej činnosti nebude týkať.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci mostného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v okolí stavby.

V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrnohistorické pamiatky.

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou mostného objektu je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií. Dotknuté územie je súčasťou západného okraja intravilánu obce. V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava na ceste I/54.

V roku 2017 správca toku Klanečnica - Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Banská Štiavnica pristúpil k vypracovaniu projektovej dokumentácie „Úprava potoka Klanečnica“ a vyhodnoteniu vplyvov stavby na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. (Tria s.r.o. Bratislava). Úprava toku je navrhovaná od posudzovaného mostného objektu 107 v celkovej dĺžke 1425 m v smere toku. Cieľom navrhovanej úpravy je zabezpečiť bezpečné prevedenie povodňových prietokov Klanečnice korytom toku počas jarného topenia snehu a intenzívnej zrážkovej činnosti, čím sa eliminujú povodne v zastavanej časti a na príľahlých pozemkoch. Tým sa predíde škodám na majetku, prípadne na zdraví miestnych obyvateľov. V súčasnosti prebiehajú práce na schvaľovaní dokumentácie pre územné konanie.

Predpokladaný termín celkovej rekonštrukcia mostného objektu je v období od 04/2021 do 09/2022. Realizácia úpravy potoka Klanečnica by podľa zámeru (2017) mala trvať cca 22 mesiacov a bude realizovaná po etapách od spodnej časti toku po most č. 107. V súčasnosti je obtiažne určiť či budú obidve stavby realizované súčasne vzhľadom na prebiehajúce práce na projektoch a ich postupných krokoch schvaľovania.

V prípade, že budú obidva projekty prebiehať súčasne je predpoklad, že to bude mať vplyv na nárast kumulatívnych a synergických vplyvov počas výstavby a to tak pre obyvateľstvo ako aj pre biotu riešeného územia. Na druhej strane by to znamenalo podstatné skrátenie pôsobenia kumulatívnych vplyvov v porovnaní so stavom, kedy by boli akcie realizované samostatne a v podstatne dlhšom časovom horizonte.

Kumulatívne a synergické vplyvy počas prevádzky mostného objektu sa nepredpokladajú, naopak predpokladá sa zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky sme posúdili verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom sme pridelovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu.

Kritériám sme priradzovali relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli pridelované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

- | | |
|---|--|
| 0 | minimálny až zanedbateľný vplyv |
| 1 | vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante |
| 2 | vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante |
| 3 | významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátko-dobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante |

- 4 veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný
- 5 vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné.

V nasledujúcom hodnotení je symbolom – označený vplyv irelevantný a symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 6 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	+1	0
Zdravotné riziká	Hluk	-1	+1
	Emisie	-1	+1
	Vibrácie	-1	0
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-	-
	Narušenie stability horninového prostredia	-	-
	Znečistenie horninového prostredia	0	0
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	0
	Mikroklimatické zmeny	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0
Pôda	Záber pôd	0	0
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	0	0
	Erózia pôd	0	0
Biota	Výrub a výsadba stromovej a krovinej vegetácie	-1	0
	Ovplyvnenie vzácnych biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	-1	0
	Vplyvy na ÚSES	-1	0
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-	-
	Chránené druhy	-	-
	Chránené stromy	-	-
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	-	-
	Chránené vodohospodárske oblasti	-	-
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	-	-
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Súladi s ÚPD	Súladi realizácie zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou	0	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	-	-
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospo- dárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-	-
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	-	-
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	-	-
	Delenie honov	-	-
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-	-
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-	-
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-	-
Vodné hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	-	-
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-	-

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	-	-
	Tvorba odpadov	-1	0
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	0
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby hodnotenej činnosti	-1	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	0	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-	-
	Vplyvy na archeologické náleziská	-	-

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1 ÚČEL PROJEKTU

Hlavným dôvodom realizácie projektu je zlepšiť a opraviť stavebno-technický stav mosta, nakoľko v rámci diagnostických prác a posúdenia stavebno-technického stavu predmetného mostného objektu bolo stanovené, že stavebno-technický stav nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii. Rovnako aj komunikácia na moste a najmä v príľahlej časti je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu.

Realizáciou predmetnej stavby sa v danom území zabezpečí plynulosť a bezpečnosť dopravy, znížia sa negatívne dopady cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zníži sa hluková záťaž. Zároveň sa zvýši únosnosť cesty, zlepšia sa parametre cestnej komunikácie tak, aby bola zabezpečená plynulosť a bezpečnosť dopravy účastníkov cestnej premávky, zvýši sa dopravný komfort užívateľov komunikácie, predĺži sa životnosť dotknutých stavebných objektov, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest, zníži sa hladina hluku, emisií od vozidiel, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Stavba bola v projektovej dokumentácii rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

101-00 Úprava cesty I/54

201-00 Most ev. č. 54-107

301-00 Úprava vodného toku

Rekonštrukcie sa týka mostný objekt ev. č. 54-107 v km 159,674 cesty I/54, v rozsahu záverov a odporúčaní „Komplexnej diagnostiky“ z 09/2012 a záverov celkového hodnotenia mosta v protokole z hlavnej prehliadky mosta, mostného listu. Premosťovanú prekážku tvorí potok Klanečnica.

Na základe výsledkov diagnostiky bolo stanovené, že stavebno-technický stav nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii. Preto bude realizovaná rekonštrukcia existujúceho mostného objektu.

Komunikácia je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu. Rekonštrukcia spočíva v odfrézovaní existujúcej asfaltobetónovej vozovky, následne sa po použití spojovacie postreku položí nová asfaltobetónová vrstva. Nespevnená krajnica vľavo v smere ČR - Nové Mesto nad Váhom sa zreže v potrebnej hrúbke a následne sa dosype do šírky 1,5 m. Následne sa na novej vozovke obnoví pôvodné vodorovné a zvislé dopravné značenie. V rámci predmetnej rekonštrukcie je zachovaná pôvodná niveleta ako aj šírkové usporiadanie komunikácie. Nový kryt vozovky sa položí na mostnom objekte. Vymenené bude aj jestvujúce zábradlie, ktoré je v značne poškodenom a nevyhovujúcom stave.

Pre odstránenie zatekania je potrebná kompletná výmena mostného zvršku (t.j. vrátane vyrovnávacieho betónu a ríms). Preto prvou etapou opravných prác bude jeho odstránenie a vykonanie kontroly výstuže pri hornom povrchu. V projektovej dokumentácii sa navrhuje zbúrať kamenné záverné múriky a nahradiť ich železobetónovými. Po odstránení múrikov bude nasledovať oprava dosky krajného ložiska ktorá je osadená šikmo. Nosnú konštrukciu bude potrebné lokálne mierne zdvihnúť, oceľový valec vybrať, dosku čiastočne zbrúsiť a rovný povrch dosiahnuť privarením plechu z trojuholníkovým prierezom, tak aby sa dosiahol vodorovný povrch. Následne je možné inštalovať pôvodný valec a nosnú konštrukciu spustiť na ložiská. Všetky pôvodné ložiská je potrebné vyčistiť. Súčasne so zhotovením nových záverných múrikov sa budú realizovať aj nové mostné závery a prechodové dosky.

Na nosnej konštrukcii sa odstráni degradovaný betón a očistiť výstuž od korózie. Korodujúcu výstuž je potrebné po očistení pasivovať. Konštrukciu dosky v oblastiach z poškodenou krycou vrstvou je nutné reprofilovať. Vzhľadom na kvalitu prostredia v okolí výstuže a hrúbku krycej vrstvy je navrhnuté pasivovať výstuž po celej ploche penetrujúcimi inhibítormi korózie a opatriť celý povrch nosnej konštrukcie mosta pružným ochranným náterom betónu. Vzhľadom na potrebu zosilnenia mostného objektu bude pôvodný

spádový poter realizovaný nanovo ako nosná vrstva nadbetónávky spriahnutá s existujúcou nosnou konštrukciou z betónu.

Úpravu vodného toku Klanečnica tvorí úprava koryta opevnením svahov a dna s napojením na konštrukciu mosta z dôvodu podmyývania základových pilierov. Návrh úpravy okrem stabilizácie koryta v blízkosti mosta zahŕňa taktiež plynulé napojenie na pôvodné koryto terénymi úpravami pred a za stabilizovanou časťou. Projekt úpravy koryta je spracovaný na prevedenie návrhového prietoku $Q_{100} = 99 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, pričom najnižšia hrana nosnej konštrukcie mosta musí byť od hladiny Q_{100} minimálne 0,50 m.

Na začiatku a na konci opevnenia je v dne navrhnutý betónový stabilizačný prah kolmo na os stredového piliera. Na okrajoch dláždených brehov sú navrhnuté betónové bloky 300/300 mm z prostého betónu, slúžia ako ukončenie a stabilizácia opevnenia brehov.

Koryto v okolí mosta bude vydláždené lomovým kameňom min hr. 200 mm do betónu min hr. 150 mm, podkladová vrstva je navrhnutý zhutneného štrkový podklad hr. 300 mm frakcie min 32-64 mm (v prípade vhodného podkladu stačí zhutniť podkladovú vrstvu). Škály medzi jednotlivými kameňmi budú zaliate cementovou maltou.

Na spevnenú časť koryta sa bude plynule napájať pôvodné koryto približne na dĺžke 10 m. Sklony svahov z opevnenej časti postupne prispôsobovať sklonom neupraveného koryta. Pre stabilizáciu je navrhnuté zatrávnenie svahov a vyloženie dna hrubým kamenivom (prípadne kamenivom z pôvodného opevnenia).

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 12 mesiacov. Predpokladaný termín celkovej výstavby a použitia dočasného dopravného značenia : 04/2021 – 09/2022.

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Zmeny navrhovanej činnosti sa týkajú mostného objektu ev. č. 54-107 na ceste I/54 nad tokom Klanečnica v k.ú. Moravské Lieskové.

Realizáciou zámeru je dotknutý severo-západný okraj intravilánu obce Moravské Lieskové. Riešené územie sa nachádza v rovinnom území s nepatrnou vertikálnou členitosťou, ktoré má typický antropogénny charakter s dopravným zaťažením územia. Východne od riešeného územia sa nachádzajú prvky prevažne sídelnej vidieckej krajiny s prevahou obytnej funkcie, s prídumovými záhradami. Západne a severne od riešeného územia sa nachádzajú zalesnené polohy, ktoré postupne prechádzajúce do porastov prírodného a poloprírodného charakteru, ktoré sa striedajú s plochami lúčnych porastov. Širšie územie má typický kopaničiarsky charakter a pre svoje aj krajinárske hodnoty je vyhlásené ako Chránená krajinná oblasť Biele Karpaty.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Atlas krajiny SR, 2002) sa záujmové územie nachádza v oblasti Slovensko-moravské Karpaty a celku Považské Podolie, podcelku Bielokarpatské podhorie a celku Biele Karpaty a podcelku Bošácke bradlá. Predstavuje ho mladá štruktúrna fluválna rovina, vytvorená riečnymi akumuláciami potoka Klanečnica.

Geologická stavba je prezentovaná flyšovým pásmom Bielych Karpát, mezozoikom a paleogénom bradlového pásma a neogénymi sedimentami toku Klanečnica.

Flyšové pásmo Bielych Karpát magurskej jednotky s príkrovovou stavbou, pre ktoré je charakteristické striedanie priepustných a nepriepustných vrstiev ako pieskovce, ílovité bridlice, ílovce a slieňovce. Vrásnenie flyšu umožnilo vznik erózo-denudačných procesov s tektonickými pohybmi a priečnymi zlomami, pozdĺž ktorých sa formovali údolia tokov. Juhovýchodnejšie na predhorí Bielych Karpát vystupuje bradlové pásmo s karbonátovými horninami v podobe šošoviek a krýh, ktorých časti vyčnievajú nad paleogénne vrstvy v podobe vápencových brál, skalných stien a sutinových kuželov.

Okrajovo zasahujú zo severovýchodu do riešeného územia piesčité, krinoidné, rohovcové a hľuznaté vápence drietomskej sekvencie. Údolie Klanečnice je tvorené fluviálnymi sedimentami neogénu, z kvartérnych vrstiev sa vyskytujú najmä spraše, piesčité spraše, vápnité sprašovité a nevápnité sprašové hliny, vápnité prachovce, ílovce, pieskovce a pestré íly.

Pôdne pomery

Pôdy širšieho riešeného územia možno charakterizovať ako pôdy: fluvizeme kultizemné karbonátové, sprievodné fluvizeme glejové, karbonátové a fluvizeme karbonátové ľahké; z karbonátových aluviálnych sedimentov, hnedozeme kultizemné a kambizeme modálne.

Navrhovaná rekonštrukcia si nevyžaduje žiadny dočasný ani trvalý záber pozemkov poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Všetky dotknuté plochy predstavujú zastavané plochy príp. ostatné plochy. V riešenom území neboli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí.

Klimatické pomery

Územie v okolí Moravského Lieskového a je začlenené podľa makroklimatickej klasifikácie do oblasti s klimatogeografickým typom okrskov teplý, mierne vlhký, s miernou zimou s klimatickými znakmi: teplota v januári viac ako -3°C , s indexom zavlažovania $I_z = 0-60$, priemerne s viac ako 50-timi letnými dňami za rok s denným maximom teploty vzduchu nad $+25^{\circ}\text{C}$. V oblasti podhoria Bielych Karpát sa pohybuje maximum mesačných úhrnov zrážok v rozmedzí 350 – 400 mm. V oblasti Považského podolia sa maximum mesačných úhrnov pohybuje v rozmedzí 200 – 300 mm. Denné maximum zrážok v širšom okolí obce bolo namerané 80-90 mm. Množstvo ročných zrážok sa v oblasti podľa dlhodobých priemerov pohybuje medzi 600 – 700 mm, ale v spádovej oblasti v najvyšších polohách až vyše 900 mm za rok. Najväčšie priemerné úhrny zrážok sa vyskytujú v marci a máji, najsuchšie mesiace bývajú august – október. Počet dní so snehovou prikrývkou priemerne okolo 60 dní v roku, s výškou snehu cca 10 cm. Prevládajúci smer vetrov v oblasti je v smere sever - juh. Oblať patrí medzi mierne inverzné polohy, s výskytom hmiel 20 – 45 dní v roku.

Hydrologické pomery

Riešené územie odvodňuje potok Klanečnica. Povodie potoka (4-21-09-054) má rozlohu 61,53 m². Pramení v Bielych Karpatoch. Potok Klanečnica je zaradený medzi vodné toky s potenciálne významným povodňovým rizikom v čiastkovom povodí Váhu. Najväčšie povodne, kedy zaplavil potok značnú časť obce boli v auguste 1913 a v júli 1997, menšie záplavy v intraviláne bývajú pomerne často. Typ režimu odtoku vrchovinovo-nížinnej oblasti riešeného územia je dažďovo – snehový s akumuláciou v mesiacoch december – február, s vysokou vodnosťou vo februári - marci do apríla s výrazným podružným zvýšením vodnosti koncom jesene a začiatkom zimy.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie spadá územie do rajónu PM 042 – paleogén a mezozoikum bradlového pásma východnej časti Bielych Karpát a severnej časti Myjavskej pahorkatiny. Podľa údajov zo SHMÚ je dlhodobý ročný prietok toku Klanečnica v rkm 7,0 cca 0,455 m³.s⁻¹. Režim podzemných vôd je charakterizovaný sezónnym a dlhodobým kolísaním hladiny, v jarných mesiacoch úroveň podzemnej vody dosahuje maximum, v zimných minimum.

Vodohospodársky chránené územia

Potok Klanečnica je v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z.z. ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov zaradený medzi vodohospodársky významné vodné toky. Do riešeného územia nezasahuje žiadna Chránená vodohospodárska oblasť. V záujmovom území sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v posledných desaťročiach zasiahla zmena pôvodnej skladby výrubom drevín a výsadbou, resp. zavlečením druhov, ktoré nie sú typické pre pôvodné spoločenstvá brehových porastov. Ďalším faktorom je výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel

a ďalšie antropogénne faktory. V súčasnej skladbe boli identifikované druhy: jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), vŕba (*Salix sp.*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), javor poľný (*Acer campestre*), orech kráľovský (*Juglans regia*), topol (*Populus x canadensis*), vŕba krehká (*Salix fragilis*). Krovinné porasty tvorí hlavne vŕba (*Salix sp.*), hloh (*Crataegus sp.*), svíb krvavý (*Swida sanguinea*), ruža šíповá (*Rosa canina*). Biotopy národného a európskeho významu sa v riešenom území nenachádzajú.

Faunu riešeného územia, ktoré predstavuje okraj zastavaného územia obce tvoria prevažne synantropné druhy. Druhovú diverzitu územia zvyšujú prítomné pestré krajinné prvky západne od riešeného územia, ktoré boli vyhlásené ako chránené územia národnej alebo európskej sústavy chránených území.

Toky v území sú prirodzenými migračnými cestami a biokoridormi vodných, ale aj iných druhov živočíchov, ktorých funkčnosť je v intraviláne obce čiastočne obmedzená. Sprievodným znakom tokov je pobrežná vegetácia, v ktorej nachádzajú tieto druhy skrýše i obydlie.

Zo zoogeograficky a faunisticky významných druhov obojživelníkov, ktoré by sa mohli v širšom okolí zámeru nachádzať je napríklad užovka obojková (*Natrix natrix*), jašterica obyčajná (*Lacerta agilis*), skokan hnedý (*Rana temporaria*), ropucha obyčajná (*Bufo bufo*). Na Slovensku sú chránené všetky druhy plazov i obojživelníkov. Početnú skupinu v území predstavujú vodné bezstavovce, medzi ohrozené druhy v oblasti radíme napr. vážky.

V priľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeľadí možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a ďatľovité. Ďalšie druhy hniezdia v dutinách a štrbinách budov (vrabec domový, holub domáci, belorítka obyčajná). Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiár. V území môžu byť početné hlodavce (hraboše) a hmyzožravce (krty, ježe, piskory). Všetky vymenované druhy môžu využívať územie ako potravný a tiež ako úkrytový habitat.

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia možno konštatovať, že je pomerne nízka, pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne zničený. Pôvodná vegetácia sa zachovala len na časti brehových porastov. Podstatne vyššiu hodnotu z hľadiska biodiverzity majú časti krajiny západne od riešeného územia, ktoré boli vyhlásené ako chránené územie národnej sústavy chránených území ako aj lokality sústavy Natura 2000.

Potok Klanečnica od prameňa až po sútok s Vážskym kanálom predstavuje regionálny biokoridor. Brehové porasty a vodná plocha toku poskytuje možnosť migrácie a šírenie druhov medzi miestnymi a regionálnymi biocentrami v oblasti. Funkčný je hlavne v hornej časti katastra, kde je dostatok brehových porastov s napojením na zalesnené priestory. Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu je realizovaná priamo nad potokom Klanečnica.

Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Chránené územia prírody a krajiny

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (SKCHVU – chránené vtáčie územia, SKUEV – územia európskeho významu). Najbližšie chránené územia identifikované v širšom riešenom území sú Chránené krajinná oblasť Biele Karpaty a SKUEV0367 Holubyho kopanica – západne od stavby vo vzdialenosti cca 160 m.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti posudzovanej činnosti od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad ich priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia

realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Obyvateľstvo a osídlenie

Realizáciou zámeru je dotknutý severo-západný okraj obce Moravské Lieskové. Moravské Lieskové je typickou kopaničiarskou obcou, ktorá má 4 časti - Moravské Lieskové, Brestovec, Bučkovec, Šance a viacero usadlostí roztrúsených v severnej časti katastra.

Na základe podkladov ÚPN-O Moravské Lieskové (2018) a PHSR obce na roky 2015-2023 (2015) v obci v r. 2015 žilo 2524 obyvateľov. Vývoj počtu obyvateľov v obci Moravské Lieskové mal od 19. storočia prakticky neustále vzostupný charakter, ktorý bol v 20. storočí výraznejšie spomalený oboma svetovými vojnami. Od konca II. sv. vojny mala populácia až približne do začiatku 70. rokov mierne stúpajúcu tendenciu, no s výraznou urbanizáciou miest a s odlivom obyvateľov najmä do novovybudovaných priemyselných centier na Považí za prácou a bývaním nastal pokles počtu obyvateľov v obci, po roku 1989 to bolo aj dôsledkom celoslovenského javu zníženej pôrodnosti, ťažších ekonomických podmienok a zvyšujúcej sa nezamestnanosti. V roku 1991 žilo v Moravskom Lieskovom už len 2440 obyvateľov. V 90. rokoch pokles populácie pokračoval rýchlym tempom (za 6 rokov v období 1991 – 1997 klesol o vyše 200 obyvateľov). Príčinou tohto úbytku bol aj odchod populácie najmä z kopaničiarskych osád. K stabilizácii obyvateľstva došlo až okolo roku 2000, odkedy obec opäť zaznamenáva (aj keď len mierny) nárast obyvateľov.

Moravské Lieskové je obcou, ktorá patrí do kategórie vidieckeho osídlenia. Je centrom lokálneho významu. Centrum lokálneho významu predstavuje obec, ktorá zabezpečuje komplexné základné vybavenie pre obyvateľov bezprostredného zázemia. Obec je vybavená základnými službami, ktoré občania vyžadujú (školské zariadenia, zdravotnícky personál, obchod, služby rôzneho druhu).

Obcou prechádza štátna cesta I/54 (Nové Mesto nad Váhom – hranica SR/ČR), cesta III/1220 Moravské Lieskové - Dolné Srnie, a cesta III/1241 Moravské Lieskové - Bzince pod Javorinou. Autobusová doprava je zabezpečená pravidelnými linkami SAD Trenčín.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V okolí mostného objektu sa kultúrne a historické pamiatky a iné pozoruhodnosti nenachádzajú.

Archeologické lokality

V riešenom území a jeho bezprostrednom okolí nie je evidovaný výskyt archeologických nálezov.

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Na základe výsledkov diagnostiky mosta bolo stanovené, že stavebno-technický stav nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii. Preto bude realizovaná rekonštrukcia existujúceho mostného objektu. Navrhovaná rekonštrukcia mostu si vyžiada kompletnú výmenu mostného zvršku, zosilnenie mostného objektu, výmenu krytu cesty I/54 v dĺžke 16,32 m, výmenu cestného zvodidla, úpravu vodného toku Klanečnica opevnením svahov a dna s napojením na konštrukciu mosta z dôvodu podmývania základových pilierov. V rámci predmetnej rekonštrukcie bude zachovaná pôvodná niveleta ako aj šírkové usporiadanie komunikácie.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasných parametrov mostného objektu, s výskytom bezpečnostných rizík, rovnako aj komunikácia na moste a najmä v príľahlej časti je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu. Identifikované nedostatky zvyšujú riziko kolíznych situácií na tejto frekventovanej komunikácii.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Umiestnenie stavby je v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou obce Moravské Lieskové. V ÚPD obce je len všeobecne uvedená informácia o potrebe rekonštrukcie mostných objektov obce Moravské Lieskové.

7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia rodinných domov na západnom okraji obce Moravské Lieskové kde sa nachádzajú rodinné domy vo vzdialenosti cca 80 m od mostného objektu. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte a ceste I/54. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 12 mesiacov. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

V posudzovanom území rekonštrukcia mostného objektu a príľahlej cesty prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom. Na základe zhodnotenia zdravotných rizík nie je predpoklad, že prevádzka cesty by mala negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Nosná konštrukcia mostného objektu nebude menená čím sa eliminujú zásahy do horninového prostredia. Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Vzhľadom na to, že rekonštrukčné práce budú prebiehať aj v samotnom toku, ktorý je vodohospodársky významným vodným tokom, bude nevyhnutné dodržiavať opatrenia na zamedzenie úniku znečisťujúcich látok do vodného toku. Pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrožia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu rešpektuje podmienku SVP, š.p. na prevedenie prietoku $Q_{100} = 99 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, pričom najnižšia hrana nosnej konštrukcie mosta musí byť od hladiny Q_{100} minimálne 0,50 m. Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu správcu vodného toku SVP, š.p. a riadiť sa jeho pokynmi.

Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku, SVP, š.p.

Ochrana podzemných vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostného objektu je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;

- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť.

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia povrchových a podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty I/54. Navrhovaná rekonštrukcia si nevyžaduje žiadny dočasný ani trvalý záber pozemkov poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Všetky dotknuté plochy predstavujú zastavané plochy príp. ostatné plochy. Výkopová zemina bude spätne využitá, ostatná odvezená na určenú skládku, v žiadnom prípade nebude umiestňovaná v blízkosti vodného toku, resp. iné nespevnené plochy. Plochy zasiahnuté výstavbou budú po ukončení rekonštrukčných prác vrátené do pôvodného stavu. Stavebné dvory a parkovane stavebnej techniky a strojov bude riešené na spevnených plochách, tak aby nedochádzalo k zbytočným prejazdom mimo stavenisko.

V riešenom území neboli identifikované pôdy, ktoré by boli zaradené v zmysle NV č. 58/2013 Z.z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy medzi najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach dotknutých obcí.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody.

Vplyvy počas výstavby, vzhľadom na to že práce budú realizované aj v samotnom vodnom toku budú mať vplyv na faunu riešeného územia. Na minimalizovanie negatívnych dopadov bude nevyhnutné práce v samotnom toku realizovať len v nevyhnutnom rozsahu, postupovať počas prác tak aby nedochádzalo k zbytočnému úhynu rastlín a živočíchov, dôsledne dodržiavať opatrenia aby nedošlo k havarijným únikom škodlivých látok do vodného prostredia, práce realizovať v období od 1.9. do 31.3.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 12 mesiacov a pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad významného ovplyvnenia lokálnych populácií živočíchov a po realizácii stavebných prác je predpoklad postupného osídlenia zasiahnutých plôch.

Pred samotnou výstavbou budú odstránené dreviny rastúce v brehových porastoch. Na základe vykonanej inventarizácie a spoločenskom ohodnotení drevín (Zvěďělík, 2019) je navrhovaný výrub 10 ks stromov a 200 m² krovín. Ide o stromy druhov: *jeľša lepkavá (Alnus glutinosa)*, *jaseň štíhly (Fraxinus excelsior)*, *javor poľný (Acer campestre)*, *orech kráľovský (Juglans regia)*, *vĺba krehká (Salix fragilis)*. Krovinné porasty tvorí hlavne *vĺba (Salix sp.)*, *hloh (Crataegus sp.)*, *svíb krvavý (Swida sanguinea)*, *ruža šíповá (Rosa canina)*. Okresný úrad Nové Mesto nad Váhom, odbor starostlivosti o životné prostredie vo svojom rozhodnutí povolil výrub drevín. Správca toku navrhol náhradnú výsadbu v počte minimálne 20 ks drevín v druhovom zložení: *čerešňa vtáčia (Cerasus avium)*, *orech kráľovský (Juglans regia)* prednostne na tých miestach, kde brehový porast potoka Klanečnica chýba.

Výrub bude realizovaný v mimohniezdnom období od 1.9. do 31.3. Vypílená drevná hmota bude z plôch odstránená do 1.4. a v prípade jej štiepkovania je potrebné ju odstrániť z priestoru vodného toku a jeho brehov.

Ostatné dreviny, v blízkosti ktorých bude rekonštrukcia realizovaná budú chránené debnením pred poškodením stavebnými strojmi v zmysle STN 83 7010 – Ochrana prírody – Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie a arboristického štandardu. Ochrana drevín pri stavebnej činnosti.

Realizáciou uvedených opatrení je predpoklad minimalizácie negatívnych vplyvov na faunu a flóru riešeného územia a realizáciou náhradnej výsadby je predpoklad postupného návratu územia do stavu pred realizáciou rekonštrukcie, postupnej obnovy biotopov a obnovy biodiverzity územia.

Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny a na územia Natura 2000

Mostný objekt je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu). Najbližšie územia národnej sústavy a európskej sústavy chránených území Natura 2000 chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach viac ako 160 m. Vzhľadom na uvedenú vzdialenosť a charakter stavebnej činnosti nie je predpoklad že realizáciou a prevádzkou posudzovanej činnosti dôjde k priamemu či nepriamemu ohrozeniu predmetov ochrany chránených území. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného mostného objektu na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu je realizovaná priamo nad potokom Klanečnica, ktorý predstavuje - **regionálny vodný biokoridor Klanečnica**.

Vplyvy počas výstavby, vzhľadom na to že práce budú realizované aj v samotnom vodnom toku budú mať vplyv na biokoridorové funkcie vodného biokoridoru. Na minimalizovanie negatívnych dopadov bude nevyhnutné práce v samotnom toku realizovať len v nevyhnutnom rozsahu, postupovať počas prác tak aby nedochádzalo k zbytočnému úhynu rastlín a živočíchov, dôsledne dodržiavať opatrenia aby nedošlo k havarijným únikom škodlivých látok do vodného prostredia, práce realizovať v období od 1.9. do 31.3. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.

Nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 12 mesiacov a pri dodržiavaní uvedených opatrení je predpoklad, že postupne dôjde k obnoveniu biokoridorových funkcií toku.

Ostatné prvky ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Predpokladaný termín celkovej rekonštrukcia mostného objektu je v období od 04/2021 do 09/2022. Realizácia úpravy potoka Klanečnica by podľa zámeru (2017) mala trvať cca 22 mesiacov a bude realizovaná po etapách od spodnej časti toku po most č. 107. V súčasnosti je obtiažne určiť či budú obidve stavby realizované súčasne vzhľadom na prebiehajúce práce na projektoch a ich postupných krokoch schvaľovania.

V prípade, že budú obidva projekty prebiehať súčasne je predpoklad, že to bude mať vplyv na nárast kumulatívnych a synergických vplyvov počas výstavby a to tak pre obyvateľstvo ako aj pre biotu riešeného územia. Na druhej strane by to znamenalo podstatné skrátenie pôsobenia kumulatívnych vplyvov v porovnaní so stavom, kedy by boli akcie realizované samostatne a v podstatne dlhšom časovom horizonte.

Kumulatívne a synergické vplyvy počas prevádzky mostného objektu sa nepredpokladajú, naopak predpokladá sa zlepšenie plynulosti a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov a zníženie hlukovej záťaže.

8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Podrobnosti o vplyvoch na jednotlivé zložky životného prostredia a navrhnuté opatrenia na minimalizáciu vplyvov sú uvedené v jednotlivých častiach kap. IV. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:

- na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
- na zníženie prašnosti,
- na zmiernenie negatívnych dopadov na biotu a krajinu,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- na manipuláciu s odpadmi.

Pre výstavbu platí štandardný postup modernizácie cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie drevín),
- realizácia rekonštrukčných prác,
- dokončovacie práce.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Posudzovaný úsek cesty I/54 s mostným objektom ev. č. 54-107 nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná mapovou prílohou č. 2.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia pre stavebné povolenie „**I/54 Moravské Lieskové – most 107**“, spracovaná spoločnosťou Structing, s.r.o., Dubie 112, 024 01 Kysucké Nové Mesto v decembri 2019. Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

18.12. 2020

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Kurjak, PhD.
ENVICONCONSULT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina

Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
PhDr. Ivan Brečka, MBA
Riaditeľ IVSC Žilina
Slovenská správa ciest
Investičná výstavba a správa ciest
M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina