

Slovenská správa ciest – IVSC Žilina



I/11 Kysucký Lieskovec- most 227 - horná stavba

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

Júl 2021

Obsah

Úvod	5
1. Základné údaje o navrhovateľovi	6
1.1. Názov (meno)	6
1.2. Identifikačné číslo.....	6
1.3. Sídlo.....	6
1.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	6
1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	6
Kontaktné osoby:	6
Miesto na konzultácie:	6
2. Základné údaje o navrhovanej činnosti	7
2.1. Názov	7
2.2. Účel.....	7
2.3. Užívateľ.....	7
2.4. Charakter navrhovanej činnosti.....	7
2.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	7
2.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti.....	8
2.7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.....	8
2.8. Opis technického a technologického riešenia	9
2.9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite (jej pozitíva a negatíva)	16
2.10. Celkové náklady (orientačné).....	17
2.11. Dotknutá obec.....	17
2.12. Dotknutý samosprávny kraj.....	17
2.13. Dotknuté orgány.....	17
2.14. Povoľujúci orgán	18
2.15. Rezortný orgán	18
2.16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.....	18
2.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	18
3. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia	19
3.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území	19
Geolomorfologické pomery	19
Geologické pomery	19
Pôdne pomery	19
Klimatické pomery	20
Hydrologické pomery	20
Chránené územia podľa osobitných predpisov.....	21
3.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria	22
Krajinná štruktúra.....	22
Scenéria.....	22
Stabilita	23
Fauna a flóra.....	23
3.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia.....	24
Obyvateľstvo.....	24
Sídla.....	24

Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo	24
Služby	25
Doprava a dopravné plochy	25
Infraštruktúra a inžinierske siete	26
Odpady	27
Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	27
Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality	27
3.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia	28
Ovzdušie	28
Hluk	28
Povrchové a podzemné vody	28
Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou	29
Rastlinstvo a živočíšstvo	30
Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka	30
Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality	31
4. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie	32
4.1. Požiadavky na vstupy	32
Záber pôdy	32
Spotreba vody	32
Elektrická energia	32
Spotreba zemného plynu	32
Doprava	32
Pracovné sily	33
Materiálové vstupy	33
Iné vstupy	33
<i>Nároky na zastavané územia</i>	33
4.2. Údaje o výstupoch	33
Ovzdušie	33
Odpadové vody	34
Odpady	34
Hluk a vibrácie	36
Žiarenie, zápach a iné výstupy	36
Očakávané vyvolané investície	36
4.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	38
Vplyvy na obyvateľstvo	38
Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery	39
Vplyvy na klimatické pomery	39
Vplyvy na ovzdušie	39
Vplyvy na vodné pomery	40
Vplyvy na pôdu	40
Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	41
Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz	41
Vplyvy na dopravu	41
Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	41
Vplyvy na územný systém ekologickej stability	41
Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	42
Vplyvy na archeologické náleziská	42
Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	42
Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	42
Iné vplyvy	42

Vplyvy na hlukovú situáciu	42
Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie	43
Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi	43
4.4. Hodnotenie zdravotných rizík	43
4.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia	44
4.6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia ..	44
4.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice	45
4.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území	46
4.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti	46
4.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie	46
Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia	46
Opatrenia na ochranu zdravia ľudí	46
Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd	47
Nakladanie s odpadmi	47
Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami	47
4.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala	47
4.12. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi	48
4.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov	48
5. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie	49
5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu	49
5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty	49
5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu	50
6. Mapová a iná obrazová dokumentácia	52
7. Doplnujúce informácie k zámeru	53
7.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov	53
7.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru ..	54
7.3. Ďalšie doplnujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie	54
8. Miesto a dátum vypracovania zámeru	55
9. Potvrdenie správnosti údajov	55
9.1. Spracovateľ zámeru	55
9.2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru a podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa	55
Prílohy	56

Úvod

Navrhovateľ Slovenská správa ciest IVSC Žilina predkladá v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z.z.“) zámer „I/11 Kysucký Lieskovec – most 227 – horná stavba“ (ďalej len Zámer).

Predkladaný Zámer rieši rekonštrukciu existujúceho mostu na ceste I/11 ponad potok Lodnianska v obci Kysucký Lieskovec.

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom spĺňa podmienky pre zisťovacie konanie:

- príloha č. 8, tab. č. 13: Doprava a telekomunikácie, položka č. 8: Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov (zisťovacie konanie bez limitu)

Zámer je spracovaný po obsahovej a štrukturálnej stránke v rozsahu podľa prílohy č. 9 zákona č. 24/2006 Z.z.. Údaje v zámere opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti.

Navrhovateľ listom požiadal Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o životné prostredie o upustenie od požiadavky variantného riešenia. Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o životné prostredie vo svojom liste č. OU-KM-OSZP-2021/000778-002 zo dňa 30.06.2021 upustil od požiadavky variantného riešenia a preto navrhovateľ predkladá Zámer spracovaný v jednom variante.

1. Základné údaje o navrhovateľovi

1.1. Názov (meno)

Slovenská správa ciest, IVSC Žilina

1.2. Identifikačné číslo

000 033 28

1.3. Sídlo

Ul. M. Rázusa 104/A
010 01 Žilina

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

PhDr. Ivan Brečka, MBA (riaditeľ)
Slovenská správa ciest, IVSC Žilina
Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina
tel: +421 41 507 4613

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

Kontaktné osoby:

Ing. Lukáš Rolko
DAQE Slovakia s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
tel: +421 908 939 806, e-mail: l.rolko@gmail.com

Mgr. Filip Sapák
ENEX consulting, s.r.o., Školská 66, 911 05 Trenčín
tel.: +421 32 286 21 10, mobil: +421 911 414 009, e-mail: sapak@enexconsult.sk

Miesto na konzultácie:

DAQE Slovakia s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
ENEX consulting, s.r.o., Školská 66, 911 05 Trenčín

2. Základné údaje o navrhovanej činnosti

2.1. Názov

I/11 Kysucký Lieskovec - most 227 – horná stavba

2.2. Účel

Účelom stavby je odstránenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte a zastavenie jeho degradácie a rozpadu. Most prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska v obci Kysucký Lieskovec. Existujúci mostný objekt v súčasnosti vykazuje množstvo porúch. Navrhovaná činnosť rieši rekonštrukciu mostovky starého existujúceho mostu s ponechaním nosníkov a výmeny mostného zvršku (vozovka, rímky, zvodidlá a zábradlia) s miernou úpravou výškového vedenia trasy I/11 v mieste premostenia a v nadväznosti na existujúcu cestu I/11.

2.3. Užívateľ

Slovenská správa ciest – IVSC Žilina

2.4. Charakter navrhovanej činnosti

Nová činnosť

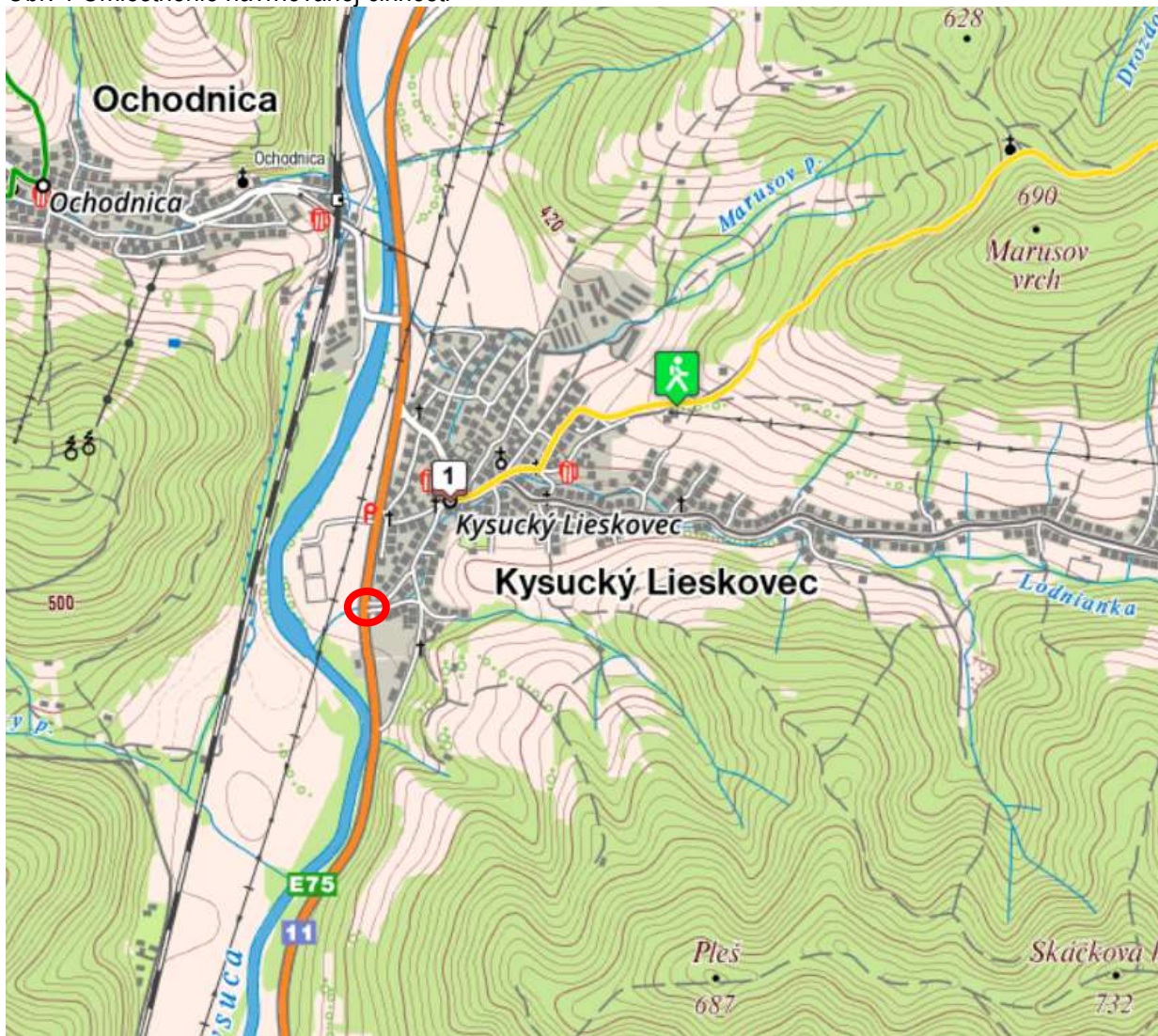
2.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť sa bude vykonávať v Žilinskom kraji, v okrese Kysucké Nové Mesto, v katastrálnom území mesta Kysucký Lieskovec na parcelách KN-C č. 1895/5, 1893/6, 1893/9, 2603/1 v k.ú. Kysucký Lieskovec.

Mostný objekt sa nachádza na ceste I/11 v extraviláne obce Kysucký Lieskovec. Most prevádza komunikáciu ponad potok Lodnianska.

2.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Obr. 1 Umiestnenie navrhovanej činnosti



2.7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby: 04/2022

Predpokladaný termín ukončenia výstavby: + 5 mesiacov od zahájenia

Predpokladaný termín začatia prevádzky: .10/2022

Termín ukončenia prevádzky: nie je určený

2.8. Opis technického a technologického riešenia

Účelom stavby je odstránenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte a zastavenie jeho degradácie a rozpadu. Most prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska v extraviláne obce Kysucký Lieskovec. Existujúci mostný objekt v súčasnosti vykazuje množstvo porúch. Poruchy sa týkajú najmä mostného zvršku, ktorý je v zlom stave, rozpadávajúce sa rímasy, sieťové trhliny na vozovke, zatečenie betónovej plochy opôr a krídiel, porušený a rozpadnutý betón a nevyhovujúce zvodidlá.

Navrhovaná činnosť rieši rekonštrukciu mostovky starého existujúceho mostu s ponechaním nosníkov a výmeny mostného zvršku (vozovka, rímasy, zvodidlá a zábradlia) s miernou úpravou výškového vedenia trasy I/11 v mieste premostenia a v nadväznosti na existujúcu cestu I/11.

Koryto vodného toku je neupravované, kamenisté. Pozdĺžny sklon potoka je pred a za mostom cca. 1,3 %.

V priestore staveniska sa nachádza existujúca komunikácia I/11. Pred a za mostom na ľavej strane sú zjazdy do obce Kysucký Lieskovec.

Práce budú prebiehať postupne v dvoch etapách. V 1 etape bude riešená 1/3 šírky vozovky (ľavá strana v smere staničenia) a v 2 etape 2/3 šírky vozovky (pravá strana v smere staničenia). Doprava bude vedená v 1 etape v dvoch jazdných pruhoch na pravej strane vozovky. V etape 2 v jednom jazdnom pruhu na ľavej strane vozovky.

Postup výstavby

Etapu 1 – ľavá strana (1/3 šírky vozovky)

- zriadenie staveniska a presmerovanie dopravy
- frézovanie vozovky hr. 50 mm, búranie vozovky
- búranie zjazdov pred a za mostom na ľavej strane v smere staničenia
- odstránenie izolácie
- odstránenie zábradlového zvodidla
- odbúranie rímasy
- odbúranie vyrovnávajúceho betónu
- vyčistenie povrchu nosnej konštrukcie
- odstránenie rozrušených častí krídiel a opôr
- búranie prechodových oblastí
- vybúranie častí krídiel pre novú závernú stienku
- vyvrtanie nového otvoru pre odvodnenie povrchu izolácie
- očistenie celého povrchu nosnej konštrukcie a obnažených častí krídiel a opôr vodným lúčom s tlakom 80 - 100 MPa
- očistenie opôr a podhľadu nosnej konštrukcie vodným lúčom s tlakom 80 - 100 MPa na šírku 2 m od okraja nosnej konštrukcie
- osadenie trubičky na odvodnenie povrchu izolácie
- vybetónovanie novej žb spriahujúcej dosky a dobetónovanie čiel nosníkov
- betonáž nového záverného múrika
- izolácie a sanácie spodnej stavby a nosnej konštrukcie
- vybetónovanie žb prechodovej dosky
- zapečatujúca vrstva a izolácia nosnej konštrukcie

- zásypy a vrstvy vozovky v prechodovej oblasti
- vybetónovanie novej žb rímsy
- výkop a betonáž žb pätiiek ochrannnej steny
- pokládka nových asfaltových podkladných vrstiev vozovky
- osadenie ochrannnej steny
- osadenie nového záchytného bezpečnostného zariadenia
- budovanie dlažieb a úpravy svahov
- dokončovacie a čistiace práce
- pokládka krytu vozovky
- osadenie dopravného značenia
- odstránenie obmedzení v doprave
- odstránenie staveniska

Etapu 2 – pravá strana (2/3 šírky vozovky)

- presmerovanie dopravy, preloženie zariadenia staveniska
- frézovanie vozovky, búranie vozovky
- odstránenie izolácie
- odstránenie zábradlového zvodidla
- odbúranie rímsy
- odbúranie vyrovnávajúceho betónu
- vyčistenie povrchu nosnej konštrukcie
- odstránenie rozrušených častí krídiel a opôr
- búranie prechodových oblastí
- vybúranie časti krídiel pre novú závernú stienku
- očistenie celého povrchu nosnej konštrukcie a obnažených častí krídiel a opôr vodným lúčom s tlakom 80 - 100 MPa
- očistenie opôr a podhľadu nosnej konštrukcie vodným lúčom s tlakom 80 - 100 MPa na šírku 2 m od okraja nosnej konštrukcie
- vybetónovanie novej žb spriahujúcej dosky a dobetónovanie čiel nosníkov
- betonáž nového záverného múrika
- izolácie a sanácie spodnej stavby a nosnej konštrukcie
- vybetónovanie žb prechodovej dosky
- zapečatujúca vrstva a izolácia nosnej konštrukcie
- zásypy a vrstvy vozovky v prechodovej oblasti
- vybetónovanie novej žb rímsy
- pokládka nových asfaltových podkladných vrstiev vozovky
- osadenie nového záchytného bezpečnostného zariadenia
- budovanie dlažieb a úpravy svahov)
- dokončovacie a čistiace práce
- pokládka krytu vozovky
- osadenie dopravného značenia
- odstránenie obmedzení v doprave
- odstránenie staveniska

Stavebné jamy

Stavebná jama bude v prechodovej oblasti existujúceho mosta. Hĺbka výkopu od dna po úroveň nivelety komunikácie bude do 1,6 m. Sklony svahov budú realizované 1:1 pre nesúdržné zeminy, resp. 2:1 pre súdržné a uľahnuté zeminy.

Výkopový materiál

Výkopový materiál bude odvezený na skládku kde sa riadne uloží. Projekt predpokladá s odvozom na skládku vo vzdialenosti do 20 km od najvzdialenejšieho miesta stavby.

Zásypy

Všetky zásypy budú z vhodnej zeminy typu G3 G-F a budú hutnené po vrstvách hrúbky max. 0,3 m. Hutnenie je požadované na min. $I_d = 0,90$, alebo 100% PS.

Mostné opory

Spodná stavba je tvorená mohutnými oporami zo železobetónu, úložné prahy sú rovnako železobetónové. Na opory sú naviazané železobetónové rovnobežné krídla. Opory a krídla sú od seba oddielované. Základy opôr a krídiel sú plošné, z prostého betónu.

Za oporami budú vybetónované nové záverné múriky. Múriky majú ochrannú funkciu nových dobetónávok čiel nosníkov. Múrik je votknutý do úložného prahu prostredníctvom vlepenej výstuže $\Phi 16$ mm do predvrtaných otvorov $\Phi 20$ mm. Múrik je zo železobetónu, šírka je 0,35 m, výška na opore 1 je 1,230~1,317 múrikom m a na opore 2 je 1,175~1,260 m, pričom kopíruje hornú hranu spriahujúcej dosky. Dĺžka záverného múrika na opore 1 je 12,884 m a na opore 2 je 12,853 m. Medzi záverným a nosnou konštrukciou bude vytvorená dilatčná škára šírky 0,02 m, čo dovoľuje predpokladané posuny NK. Z dôvodu zhotovenia nových záverných múrikov musí byť odbúraná i časť naväzujúcich krídel, a to do úrovne spodnej hrany úložného prahu. Šírka vybúrania bude cca 1,30 m, aby bolo možné vyvrtanie a vlepenie výstuže záverných múrikov do úložného prahu.

Krídla

Na opory mosta nadväzujú v smere komunikácie rovnobežné mostné krídla zo železobetónu. Z dôvodu vybudovania nových záverných múrikov a nových ríms bude po odbúraní mostného zvršku vrátane ríms na krídlach odbúraná i horná časť konštrukcie krídel. Následne budú na očistený povrch vybudované dobetónávky zo železobetónu. Dobetónávky budú kotvené do jestvujúcich krídel prostredníctvom betonárskej výstuže vlepenej do predvrtaných otvorov. Kotvy budú v tvare U. Tvar vyloženia dobetónávky naväzuje na vyloženie nosnej konštrukcie, resp. záverného múrika.

Pohľadové plochy spodnej stavby

Sanácia spodnej stavby zahŕňa opravu drieru opôr a úložných prahov na šírku 2,0 m od okraja, rovnako aj pohľadových betónov krídel. Betón týchto častí mosta je poškodený vodou zatekajúcou z netesných škár, poveternostnými zrážkami. Betónové povrchy drierov a úložných prahov je nutné očistiť vodným lúčom (80-100 MPa a opatriť pasívačným náterom. Miesta porúch sa opravujú sanačnou maltou. Ďalej bude povrch zahladený a upravený jemnou sanačnou maltou.

Izolácia, obklady a ochrana povrchu spodnej stavby

Rubová strana spodnej stavby v miestach jej odkrytia (úložný prah, krídla) bude opatrená novou izoláciou ALP + 2xALN + geotextília 600 g/m².

Odvodnenie za oporami

Za rubom závernej stienky bude osadená drenáž PE DN 160 mm obalená do geotextílie uložená na podkladnom betóne a vrstve PE fólie, ktorá bude z oboch strán chránená geotextíliou 600g/m². Drenáž bude vyvedená cez krídlo pozdĺž nového záverného múrika mimo most na prídlažbu. Drenáž bude vyložená 100 mm. V mieste prechodu cez krídlo bude rúrka osadená do chráničky z PE DN 200 mm. Okolie chráničky v prestupe bude utesnené v rámci tesnenia dilatačnej škáry.

Prechodová oblasť

V prechodovej oblasti budú vybetónované nové žb prechodové dosky na podkladnom betóne hr. 100 mm. Dĺžka prechodovej dosky je 3,2 m. Hrúbka prechodovej dosky je 230 mm. Betón prechodových dosiek bude C25/30 - XC2, XF1, XA1 (SK) - Cl 0,2, Dmax 16, S4.

Úpravy pod mostom

Okolo krídiel budú vybudované nové prídlažby. Pri rímse bude dlažba lemovaná záhonovými obrubníkmi do betónu okolo krídiel. Všetky dlažby budú z lomového kameňa do betónu (200 mm kameň, 100 mm podkladný betón) s vyškárovaním. Dlažby budú ukončené betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 800 mm.

Pozdĺž krídla 2L bude vybudovaný sklz z betónových tvárnic do betónu hr.150 mm. Sklз bude rovnako ukončený betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 800 mm.

Nosná konštrukcia a jej súčasti

Nosná konštrukcia je tvorená 23 nosníkmi typu „HÁJEK“ o dĺžke 9,15 m. Nosníky sú priečne monoliticky spojené dobetonávkami šírky 0,046 m.

Sanácia nosníkov

Steny krajných nosníkov a podhlady krajných nosníkov na šírku cca. 2,0 m je nutné očistiť vodným paprskom (80-100 MPa), prípadnú obnaženú výstuž opieskovať do striebornej farby a opatriť pasívačným náterom. Nanesie sa spojovací náter, reprofilačná malta do hr. 20 mm. V mieste väčších porúch (kaverny) previesť sanáciu hrubou sanačnou maltou. Následne sa urobí adhézný mostík a jemná sanačná malta. Pohľadové plochy nosníkov budú následne opatrené zjednocujúcim protikarbonačným náterom. Následne budú vybetónované nové priečniky na konci nosníkov.

Spriahujúca doska

Do nosníkov budú navŕtané a vlepené spriahujúce oceľové trne. Trne pozostávajú z výstuže Ø R16 a navarenej pásovej ocele. Na očistené nosníky bude vytvorená spriahujúca doska, betón C 30/37 XC2, XD1, XF2 (SK) – Cl 0,2, Dmax 16, S4, betonárska výstuž B 500 (10 505 R), resp. karisiete 100/100/6 mm u spodného okraja dosky. Doska bude vytvorená v jednostrannom priečnom spáde vozovky 3,0% sklonu s protispádom 2,5 % do úžľabia.

V pozdĺžnom smere bude v premennom sklone v smere na Žilinu. Doska svojou premennou hrúbkou 177-293 mm vytvorí požadovaný horný povrch mosta.

Ložiská

Na moste sa ako ložisko nachádza lepenka, ktorá sa nebude meniť.

Mostný záver

Most je navrhnutý ako jeden dilatačný celok. V mieste dilatácie bude do dilatačnej škáry vložený polystyrén hr. 20 mm. Na povrchu polystyrénu bude dilatačná škára zaliata trvalo pružnou asfaltovou

zálievkou s predtesnením. V mieste dilatácie bude v kryte narezaná škára a zaliata trvale pružnou zálievkou.

Mostný zvršok a odvodnenie

Izolácia a ochrana nosnej konštrukcie

Povrch nosnej konštrukcie pred kladením vrstiev vozovky bude očistený a vykazujúci pevnosť v odtrhu min.1,5 MPa. Takto ošetrený horný povrch mostovky sa opatrí zapečatujúcou vrstvou. Na spriahujúcu dosku bude aplikovaná celoplošná izolácia proti vode hr. 5 mm.

Odvodnenie povrchu izolácie je riešené sklonovými pomermi hornej hrany spriahujúcej dosky. V priečnom smere je voda zvedená do úžľabia vo vzdialenosti 0,25 m od obruby, ktoré je po celej dĺžke nosnej konštrukcie. V úžľabí je v hrúbke ložnej vrstvy vozovky kanálik z drenážneho plastbetónu fr. 8/16mm. Pri opore 2 je cez nosnú konštrukciu vedená PVC rúrka priemeru 67 mm (priem. vrtu 70 mm) zabezpečujúca odvod vody z úžľabia.

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste

SMA 11-I PMB	40 mm
Spojovací postrek modif. emulzný PS-EM,	0,5 kg/m ²
ACo 11-I PMB	45 mm
Spojovací postrek modif. emulzný PS-EM	0,5 kg/m ²
Celoplošná izolácia natavovanými asfaltovými pásmi s výstužnou vložkou zapečatujúca vrstva	5 mm
Celkom	90 mm

Na moste je vozovka hrúbky 90 mm vrátane izolácie mostovky. Škára medzi vozovkou a obrubou ako aj v technických spojoch obrusu bude vyplnená pružnou asfaltovou zálievkou.

Úprava príľahlých úsekov komunikácie:

Rozsah úpravy

Celá úprava komunikácie má dĺžku 168,73 m. Budú vybúrané príľahlé úseky vozovky.

Nové vrstvy vozovky pred a za mostom:

SMA 11-I PMB	40 mm
Spojovací postrek modif. emulzný PS-EM	0,5 kg/m ²
ACI 16-I PMB	70 mm
Spojovací postrek modif. emulzný PS-EM	0,5 kg/m ²
ACP 22-I PMB	100 mm
Spojovací postrek modifikovaný emulzný PS-EM	0,5 kg/m ²
CBGM C5/6	200 mm
Štrkodrvina ŠD 0-63 mm	200 mm
Celkom	610 mm

Odvodnenie komunikácie bude riešené sklonovými pomermi komunikácie. Rovnaké zloženie vozovky bude aj na spevnenej krajnici. Obrusná vrstva bude položená bez priečných technologických škár.

Rímasy

Rímasy budú železobetónové, monolitické. Šírka pravej rímasy bude 1050 mm, šírka ľavej rímasy bude 1600 mm. Výška nosa ľavej rímasy je 500 mm a pravej rímasy 600 mm, výška obruby 150 mm,

horný povrch bude v sklone 4 % smerom k vozovke na pravej rímse a 2,5 % na ľavej rímse. Hrana obruby bude so skosením 30/30, ostatné hrany 15/15 mm. Pozdĺž rímasy bude vo vozovky vyhotovená asfaltová zálievka šírky 20 mm.

Rímasy bude do ostatných konštrukcií kotvená kotvami, chemicky vlepenými do vývrtu lepiacim tmelom (priemer kotviacej skrutky je 24 mm). Priemer vrtu je 28mm. Dĺžka kotvenia vo vývrte 190 mm. Do ľavej rímasy sa umiestnia 3 PE chráničky priemeru 90 mm.

Záchytné bezpečnostné zariadenia

Na rímach bude osadené nové oceleové zvodidlové zábradlie s úrovňou zachytenia H2 so zvislou výplňou. Na ľavej rímse je zvodidlové zábradlie pred a za mostom napojené na betónové zvodidlo výšky 1,2 m. Madlá zvodidlového zábradlia budú ukončené koncovými madlami ukotvenými o oceleové stĺpiky v krajnici.

Stĺpiky zvodidla U 140 budú privarené na plechovú pätnú dosku v priečnom sklone rímasy a v pozdĺžnom smere v nulovom sklone. Na vyrovnanie pozdĺžneho smeru sa použije plastmaltá na podliatie pätných dosiek. Kotvenie bude k povrchu rímasy pomocou kotiev. Výška madla je 1,20 m a výška zvodnice 0,75 m. Stĺpiky sú rozmiestnené po 2 m. Protikorózna ochrana stĺpikov a pätných dosiek bude uskutočnená kombinovaným náterom. Protikorózna ochrana dištančných dielov, zvodníc, zvodníc, madiel bude bez náterov.

Na pravej rímse je zvodidlové zábradlie napojené na zvodidlo pokračujúce za mostom. Nad dilatáciami mostného objektu bude osadená dilatčná zvodnica, dilatčná madla a vodorovnej výplne zábradľového zvodidla pre požadovaný dilatačný posun. Odtieň vrchnej vrstvy bude RAL 1016 Sulfur yellow (sivá žltá).

Ochranná stena na zníženie vplyvu prevádzky a údržby cesty na okolitú zástavbu

Na vonkajšej strane ľavej rímasy bude osadená stena na zníženie vplyvu prevádzky a údržby cesty na okolitú zástavbu výšky 2,2 m. Stena bude zložená z oceleových profilov HEA 160. Výplň steny bude v spodnej časti zo žb prefabrikovaných panelov rozmerov 1960 x 500 x 120 mm. Nad žb prefabrikovanými panelmi budú umiestnené transparentné výplne hrúbky 15 mm. Na vymedzenie priestoru medzi žb panelmi a oceleovými stĺpmi ako aj transparentnou výplňou a stĺpmi budú použité pryžové podložky. Oceleové stojky budú na moste kotvené do rímasy a pred a za mostom do žb patiek kotvami M16. Žb pätky majú pôdorysný rozmer 1000 x 1000 mm a výšku 2000 mm. Vystuženie pätiiek bude kari sieťami AQ 80 pri všetkých povrchoch. Pätky sú uložené na vrstve podkladného betónu hr. 150 mm.

Smerové a výškové vedenie

Smerové vedenie je na celej dĺžke úpravy v ľavostrannom smerovom kružnicovom oblúku s polomerom $R = 760,0$ m. Opravou mostného zvršku a úpravou cesty I/11 nedôjde k zmene smerového vedenia trasy cesty I/11. Celková dĺžka komunikácie je 168,73 m. Na začiatku aj na konci úpravy dôjde k plynulému napojeniu na cestu I/11.

Na úseku od km 0,000 00 (začiatku úpravy) po km 0,060 00 je navrhované frézovanie krytu vozovky v hrúbke 90 mm a polozenie novej obrusnej a ložnej vrstvy v hrúbke 90 mm (40+50 mm). V úseku km 0,060 00 po km 0,099 30 (napojenie na most D 201) je navrhnuté frézovanie krytu vozovky hrúbky 50-90 mm a polozenie novej obrusnej a ložnej vrstvy hrúbky 90 mm (40+50 mm). V úseku km 0,119 46 (napojenie na most D 201) po km 0,140 00 je navrhnuté frézovanie krytu vozovky hrúbky 50-90 mm a polozenie novej obrusnej a ložnej vrstvy hrúbky 90 mm (40+50 mm). V úseku km 0,140 00 po 0,168 73 (koniec úpravy) je navrhované frézovanie krytu vozovky v hrúbke

40 mm a polozenie novej obrusnej vrstvy v hrúbke 40 mm V mieste frézovanie nedochádza k zmene smerového riešenia trasy.

Výškové riešenie je navrhnuté s ohľadom na plynulé napojenie komunikácie na začiatku a konci úpravy na cestu I/11. Je navrhnuté s maximálnym rešpektovaním existujúcej nivelety, pričom pozdĺžny sklon je -0,28 % a -0,72 %. Výškové vedenie je tvorené polygónom do ktorého je vložený výškový oblúk s polomerom $R = 14\,500$ m. V mieste frézovanie dochádza len k minimálnej úprave výškového vedenia existujúcej trasy z dôvodu mierneho navýšenia nivelety na mostnom objekte (cca 40 mm).

Šírkové usporiadanie a priečny sklon:

Nedôjde k zmene šírkového usporiadania predmetnej cesty I/11. Dôjde iba k čiastočnému rozšíreniu ľavostrannej nespevnenej krajnice z dôvodu osadenia cestného betónového zvodidla s protihlukovým opatrením.

Šírkové usporiadanie je nasledujúce:

- šírka jazdných pruhov je 2x3,50 m
- šírka vodiacich prúžkov 2x0,250 m
- spevnená krajnica 2x1,50 m
- nespevnená krajnica vľavo 1,50 m (betónové zvodidlo)
- nespevnená krajnica vpravo 1,50 m (oceľové zvodidlo), 0,75 m (bez zvodidla)

Priečny sklon cesty ostáva nezmenený, nakoľko sa jedná iba o výmenu krytu vozovky.

Frézovanie a búranie:

Je navrhnuté frézovanie v hrúbke 40 mm (0,140 00 – 0,168 73), v hrúbke 50-90 mm (0,060 00 – 0,099 30, 0,119 46 – 0,140 00) a v hrúbke 90 mm (0,000 00 – 0,060 00).

Frézovanie premenlivej hrúbky (50-90 mm) je spôsobené navýšením pôvodnej nivelety na mostnom objekte o cca 40 mm, a následným plynulým napojením novej nivelety na mostnom objekte na existujúcu niveletu cesty I/11.

V mieste 2 existujúcich vjazdov pred a za mostom dôjde k technickej rekultivácii na dĺžke 5,0 m. Po vybúraní konštrukčných vrstiev bude plocha zasypaná zeminou, zahumusovaná a zatravnená resp. bude zrealizovaná nespevnená krajnica pre osadenie betónového zvodidla.

V mieste existujúcej nespevnenej krajnice dôjde k jej odťaženiu v hrúbke cca 100 mm a vybudovanie novej nespevnenej krajnice v potrebnom sklone a šírke.

Súčasťou objektu je aj vybúranie čadičových kociek lemujúcich cestu I/11 v celkovej dĺžke 331 m.

Odstránené bude aj existujúce cestné oceľové zvodidlo vrátane stĺpikov v celkovej dĺžke 84 m.

Vybúraný materiál bude odvezený na miesto určené správcom do vzdialenosti 20 km.

Konštrukčné zloženie:

Konštrukčné zloženie vozovky v mieste frézovania hrúbky 50-90 a 90 mm je nasledovné:

Asfaltový koberec mastixový		
strednozrnný, modifikovaný	SMA 11-1 PMB	40 mm
Postrek spojovací emulzný, modifikovaný	PS;EM, 0,5 kg/m ²	
Asfaltový betón hrubozrnný, modifikovaný	ACL 16-I PMB	50 mm
Postrek spojovací emulzný, modifikovaný	PS;EM,	0,5 kg/m ²
Konštrukcia celkom		90 mm

Konštrukčné zloženie vozovky v mieste frézovania hrúbky 40 mm je nasledovné:

Asfaltový koberec mastixový		
strednozrnný, modifikovaný	SMA 11-1 PMB	40 mm

Postrek spojovací emulzný, modifikovaný PS;EM, 0,5 kg/m²
Konštrukcia celkom 40 mm
Nespevnená krajnica bude zhotovená zo štrkodrviny fr. 0-22 mm, hrúbky 100 mm.

Zemné práce

Budovanie predmetného objektu zahŕňa búranie existujúcich zjazdov s následným zásypom zeminou, zarezanie nespevnenej krajnice a čiastočné rozšírenie násypového telesa v mieste rozšírenia nespevnenej krajnice s odhumusovaním hrúbky 100 mm a následné zahumusovanie svahov zemného telesa. Na svahoch sa uvažuje s humusovaním hrúbky 100 mm a následné zatrávenie.

Bezpečnostné zariadenia

Po ľavej strane v smere staničenia cesty I/11 budú cestné betónové zvodidlá a po pravej strane cestné oceľové zvodidlá.

Cestné oceľové zvodidlá budú s úrovňou zachytenia N2. Zvodidlo pred mostom v smere staničenia tvorí dlhý výškový nábeh a je napojené na ZBZ mosta. Zvodidlo za mostom je navrhované vrátane smerových stĺpikov z plastu – nástavce na zvodidlá (3 ks), napojené je na ZBZ mosta a ukončené je dlhým výškovým nábehom.

Cestné betónové zvodidlo bude s ochrannou stenou na zníženie vplyvu prevádzky a údržby cesty na okolitú zástavbu. Jedná sa o štandardný schválený typ zvodidla typu New Jersey. Zvodidlo je betónové, obojstranné, výšky 1,2 m, šírka základne je 0,687 m a šírka hornej plochy 0,18 m. Jednotlivé zvodidlá budú rozoberateľné a spájané medzi sebou oceľovým zámkom. V spodnej časti zvodidlá budú odvodňovacie otvory, ktorými sa bude odvádzať voda z vozovky na cestný násyp a ďalej do cestnej priekopy. Na zvodidlo budú osadené (zo strany od vozovky) schválené odrážače. Vzdialenosť odrážačov je 8,0 m.

Na betónové zvodidlo bude osadená ochranná stena. Bude pozostávať z montáže oceľovej konštrukcie doplnenej transparentnou výplňou. Oceľová konštrukcia bude do betónového zvodidla ukotvená navŕtanými lepenými chemickými kotvami priemeru 12 mm. Konštrukcia pozostáva z ukotvených stĺpikov, medzi ktoré sa vloží oceľový rám držiaci transparentnú výplň. Výplň bude vyhotovená z transparentných dosiek z plexiskla hr. 15 mm.

Betónové zvodidlo je navrhnuté po celej dĺžke úpravy vľavo v smere staničenia mimo mostného objektu, kde sa naň plynule napája ZBZ mosta. Betónové zvodidlá budú osadené na typizované betónové prahy (2 ks pod každý diel betónového zvodidla) do nespevnenej krajnice.

2.9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite (jej pozitíva a negatíva)

Dôvodom navrhovaných stavebných prác je veľmi zlý stavebný stav existujúceho mosta na ceste I/11 Kysucký Lieskovec most evidenčné číslo 227. Most prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska.

Existujúci mostný objekt v súčasnosti vykazuje množstvo porúch. Poruchy sa týkajú najmä mostného zvršku, ktorý je v zlom stave, rozpadávajúce sa rímasy, sieťové trhliny na vozovke, zatečenie betónovej plochy opôr a krídiel, porušený a rozpadnutý betón a nevyhovujúce zvodidlá. Je nevyhnutá rekonštrukcia daného mosta.

Pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavujú predovšetkým v bezpečnej a plynulej premávke po ceste I/11. Bude zvýšená bezpečnosť cestujúcich, ktorí uvedenú cestu pravidelne alebo aj menej

pravidelne využívajú. Rovnako pozitívom po vybudovaní nového mosta, bude lepšia plynulosť cestnej dopravy, nakoľko odpadnú časté opravy a rekonštrukcie starého mostného objektu.

Sprievodné negatívne vplyvy budú súvisieť najmä s obdobím odstránenia častí starého mostu a stavebných prác pri budovaní nových častí na mostnom objekte. V tomto období bude čiastočne obmedzená doprava a tiež budú vznikať negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré budú zapríčinené prepravou mechanizmov a dovozom a odvozom materiálu, ako aj samotnou demolačnou, resp. stavebnou činnosťou. Tieto negatívne vplyvy budú ale len dočasného charakteru a po skončení prác sa životné prostredie a ako aj doprava vráti do súčasného stavu a z pohľadu kvality života bude mať navrhovaná činnosť výrazne pozitívny prínos na dlhšie obdobie počas životnosti nového mostu.

2.10. Celkové náklady (orientačné)

Celkové predpokladané investičné náklady predstavujú 595 000 € bez DPH.

2.11. Dotknutá obec

Obec Kysucký Lieskovec

2.12. Dotknutý samosprávny kraj

Žilinský samosprávny kraj

2.13. Dotknuté orgány

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o životné prostredie,
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor krízového riadenia,
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o životné prostredie
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja
Litovelská 1218, 024 01 Kysucké Nové Mesto

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Čadci
Palárikova 1156, 022 01 Čadca

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Čadca
Hlinku 4, 022 01 Čadca

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica

2.14. Povoľujúci orgán

Obec Kysucký Lieskovec
Kysucký Lieskovec 29, 023 34 Kysucký Lieskovec

Okresný úrad Žilina, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

2.15. Rezortný orgán

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

2.16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Územné rozhodnutie a stavebné povolenie v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

2.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy činnosti popisovanej v zámere nepresahujú štátne hranice.

3. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

3.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

Geolomorfologické pomery

Z hľadiska geomorfologického členenia patrí katastrálne územie obce do Alpsko-Himalájskej sústavy, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vonkajšie západné Karpaty a dvoch oblastí: západná časť katastra obce patrí do oblasti Slovensko-moravské Karpaty, celku Javorníky a podcelku Nízke Javorníky. Z tohto podcelku zasahujú do územia obce dve geomorfologické jednotky: Ochodnícka vrchovina (úplne najzápadnejší okraj katastra) a Kysucká kotlina. Východná časť katastra obce patrí do oblasti Stredné Beskydy, celku Kysucká vrchovina a podcelku Vojenné.

Geologické pomery

Geologická charakteristika územia

Územie je z geologického hľadiska súčasťou Vonkajších Západných Karpát. Hlbinná skladba územia je na ich kryštalicom substráte. Bradlové pásmo na juhovýchode územia vzniklo vyvrásnením čiastkovej penidnej geosynklinály a reprezentujú ho najmäbradlá Kysuckej vrchoviny (napr. Malé Vretno, Steny) budované odolnými vápencami, v ich okolí sa nachádzajú menej odolné sliene, vápnité pieskovce a ílovce. Flyšové pásmo je v záujmovej oblasti tvorené paleogénnymi sedimentmi Magurského flyšu reprezentovanými nevápnitými pieskovcami a ílovacami. Kvartérne sedimenty sú najviac rozšírené v údolí Kysuce. Mocnosť náplavov je od 3 do 10 m. Najväčšia je pri Kysuckom Novom Meste. Náplavy tvoria štrkové a piesčité akumulácie s variabilným obsahom ílovitej prímesi. Ročne sa územie zdvíha tektonickými pohybmi približne o 0,5 mm. V zmysle regionálnej inžinierskogeologickej rajonizácie Západných Karpát (M. Matula, 1986) patrí skúmané územie do regiónu karpatského flyša a do inžinierskogeologickej oblasti flyšových vrchovín.

Seizmicita

Z hľadiska ohrozenia dotknutého územia seizmicitou predstavuje maximálna očakávaná makroseizmická intenzita v území podľa stupnice EMS 98 7. stupeň (Klukanová et. al. in Atlas krajiny SR, 2002).

Ložiská nerastných surovín

Priamo v záujmovom území sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín.

Pôdne pomery

Pôdy, ich vznik, vývoj a vlastnosti závisia od pôsobenia pôdotvorných činiteľov a podmienok prostredia. Patria medzi ne všetky zložky prírodného prostredia, činnosť človeka a čas. Najdôležitejším faktorom pre vývoj pôd je geologický substrát a pôsobenie podzemných a zrážkových vôd.

Z pôdnych typov sa v katastri obce nachádzajú najmä kambizeme modálne kyslé, sprievodné kultizemné a rankre, vo vyšších častiach katastra najmä kambizeme podzolové. Okrem nich tu možno nájsť aj kambizeme pseudoglejové nasýtené a v kotline v povodí rieky Kysuca sa nachádzajú fluvizeme glejové.

Klimatické pomery

Obec Kysucký Lieskovec patrí do dvoch klimatických oblastí: nižšie položené územie Kysuckej kotliny patrí do mierne teplej oblasti, klimatického okrsku M7 (mierne teplý, veľmi vlhký, vrchovinový) a Východná, vyššie položená časť katastra patrí chladnej, veľmi vlhkej klimatickej oblasti, mierne chladného okrsku (C1).

Zrážkové pomery

Územie je pomerne bohaté na vlahu, priemerný ročný úhrn zrážok sa pohybuje v rozpätí cca 800 -1000 mm. V januári dosahuje úhrn zrážok okolo 60 mm, v júli 100-120 mm.

Teplota

Nižšie položené územie Kysuckej kotliny s priemernou júlovou teplotou nad 16 °C a počtom letných dní menej ako 50. Východná, vyššie položená časť katastra s priemernou júlovou teplotou v rozmedzí 12 °C až 16 °C, priemernou januárovou teplotou okolo -6 °C a priemernou ročnou teplotou vzduchu okolo 4 °C.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Hydrologicky patrí kataster obce do úmoria Čierneho mora a povodia Váhu. Sústavu vodných tokov v území tvorí predovšetkým rieka Kysuca a potok Lodnianska. Okrem nich sa tu nachádza aj Drozdov potok, Marušov potok alebo Podhájsky potok. Tie majú niekoľko ďalších menších prítokov. Rieka a potoky na území obce majú dažďovo-snehový režim odtoku, čo znamená, že najvyššiu vodnosť majú v marci až apríli (s najvyššími prietokmi v marci) a najnižšiu v septembri. Kataster obce leží v hydrogeologickom rajóne PQ 028 (Paleogén a kvartér povodia Kysuce).

Potok Lodnianska tečie na sever k sútoku s pravostranným prítokom spod sedla Korchán (730 m n.m.) a stáča sa na západ. Zľava priberá prítok spod Priehybu, sprava ďalší prítok spod sedla Korchán a preteká obcou Lodno. Na jej území postupne priberá viaceré prítoky, dva sprava spod kóty 761,0 m, zľava z oblasti Žihlavného grúňa a spod Skáčkovej hory (732,1 m n. m.) a sprava spod Marusovho vrchu (698,8 m n. m.). Pokračuje cez obec Kysucký Lieskovec, tu zľava priberá prítok (407,1 m n. m.) spod Skáčkovej hory, v centre obce sa stáča a tečie k ústi juhozápadným smerom. Neďaleko obce ústi v nadmorskej výške okolo 359 m n. m. do Kysuce.

Podzemné vody

Dotknuté územie sa nachádza v hydrogeologickom rajóne 28. Kvartér a paleogén okolia Kysuce, ktorého určujúcim typom priepustnosti je puklinová priepustnosť. Hlavnou zvodnenou vrstvou v dotknutom území sú fluviálne piesčité štrky. Menej zvodnené sú náplavy bočných prítokov a najmenej svahové sedimenty. V ich podloží sa nachádzajúce paleogénne horniny - pieskovce a

íllovce, ktoré môžeme považovať za nepriepustné podložie a za nepriepustné bočné obmedzenie piesčitých štrkov a sutín. Rieka Kysuca tvorí zvodnenej vrstve okrajovú podmienku I. rádu s hranicu s konštantnou hladinou. Je to okrajová napájacia hranica s minimálnou kolmatáciou. Piesčité štrky Kysuce vytvárajú pásovú zvodnenú vrstvu pretiahnutú v smere S - J. Priepustnosť zvodnenej vrstvy je vyššia pri rieke, tu je koeficient filtrácie piesčitých štrkov cca 1 - 6.10⁻³ m/s. Ďalej od rieky klesá na 2 - 8.10⁻⁴ m/s a pri štátnej ceste Čadca - Žilina až na 9.10⁻⁵ m/s.

Podzemná voda v piesčitých štrkoch má pôvod hlavne v infiltrácii vody z Kysuce. V dotknutom území je smer prúdenia podzemnej vody od severu k juhu. Podzemná voda je v priamej hydraulickej spojitosti s vodou v povrchovom toku. Z toho dôvodu sa mení aj hrúbka zvodnenej vrstvy. Pri vysokých prietokoch na Kysuci je hrúbka zvodnenej vrstvy väčšia než pri nízkych. V prevažnej časti roka je hladina podzemnej vody voľná. Pri vysokých prietokoch na Kysuci môže byť napätá.

Vodné plochy

V bezprostrednej blízkosti záujmového územia sa nenachádza žiadna vodná plocha.

Minerálne a geotermálne vody

Vo vlastnom riešenom území nie je zistený, ani evidovaný žiadny zdroj minerálnej ani geotermálnej vody.

Vodohospodársky chránené územia

V okolí hodnoteného územia sa nachádza Chránená vodohospodárska oblasť (CHVO) Beskydy a Javorníky. Ide o územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd. Do CHVO Beskydy a Javorníky spadá celé katastrálne územie obce Kysucký Lieskovec.

V katastrálnom území Kysucký Lieskovec sa nachádzajú ochranné pásma (OP) I. stupňa a II. stupňa delené na vnútorné a vonkajšie, vodného zdroja studňa KS-1. OP II. stupňa studne KS-1

Vodárenské zdroje: Pod jedľou, Pod Švábikovou hôrkou, Šamaje a prameňov pri Paršovom potoku.

Chránené územia podľa osobitných predpisov

Územnou ochranou prírody sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny rozumie osobitná ochrana prírody a krajiny v legislatívne vymedzenom území v druhom až piatom stupni ochrany.

Z aspektu územnej ochrany prírody leží kataster obce Kysucký Lieskovec v území s I. stupňom ochrany prírody a krajiny. Priamo v katastri obce sa nenachádzajú žiadne maloplošné chránené územia ani prvky ochrany prírody s 2. alebo vyšším stupňom ochrany.

Z pohľadu veľkoplošných chránených území sa najbližšie ku katastru obce nachádza Chránená krajinná oblasť (CHKO) Kysuce – východne od obce. Najbližší národný park je NP Malá Fatra (juhovýchodne od obce). Z hľadiska ochrany vôd zasahuje do katastra obce Kysucký Lieskovec chránená oblasť pre odber pitnej vody – Chránená vodohospodárska oblasť Beskydy – Javorníky a tiež ochranné pásmo vodárenského zdroja.

Prvky územného systému ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Táto je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v hierarchických úrovniach: provinciónálnej, nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni.

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

Územie obce sa nenachádza na veľkoplošnom chránenom území, je situované v krajine s prvým stupňom ochrany v zmysle zákona NR SR č.543/2002 Z.z. O ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podľa R-ÚSES okresu Čadca (spoločný R-ÚSES pre súčasné okresy Kysucké Nové Mesto a Čadca) v území katastra obce sa nachádzajú resp. doň zasahujú regionálny terestrický biokoridor VII R, biocentrum regionálneho významu Bcr15 Vyšné Vane, biocentrum regionálneho významu Bcr16 Skačkov a nadregionálny hydrický biokoridor II. rieka Kysuca s príľahlými brehovými porastami a mokraďami. Na území katastra evidujeme maloplošné chránené územie – genofondovú lokalitu 173 f,z Horné Vežiská.

V dotknutom území sa žiadny z uvedených prvkov územného systému ekologickej stability nenachádza.

3.2. Krajina, krajinový obraz, stabilita, ochrana, scenéria

Krajinová štruktúra

Súčasná krajinová štruktúra (druhotná krajinová štruktúra) je tvorená súborom prvkov, ktoré človek ovplyvnil, čiastočne alebo úplne pozmenil, resp. novo vytvoril ako umelé prvky krajiny. Sú charakterizované z fyziognomicko – formačno - ekologického hľadiska. Ich obsahovú náplň určuje funkčná charakteristika - spôsob využitia prvkov, biotická charakteristika prvkov - charakteristika reálnej vegetácie a biotopov, stupeň antropickej premeny - prírode blízke prvky až umelé technické prvky a formačná charakteristika podľa priestorového usporiadania prvkov, resp. krajinových štruktúr - plocha, línia a bod.

Súčasnú krajinovú štruktúru okolia dotknutého územia charakterizuje kotlinový krajinový typ s priemyselno-poľnohospodárskou a komunikačnou funkciou s urbanizovanou a sídelnou štruktúrou mestského aj kopaničiarskeho typu.

Katastrálne územie je charakterizované rozmanitosťou abiotických a biotických pomerov, čo spolu s pôsobením človeka na krajinu podmienilo rozvoj pestrej krajinnej štruktúry. Prírodnú os územia tvorí rieka Kysuca s jej charakteristickými nivnými lesnými a lúčnymi spoločenstvami, avšak antropogénne pozmenenými.

Scenéria

Na formovaní krajinnej scenérie hodnoteného územia sa z prírodných prvkov najvýraznejšie podieľa mierne zvlnený terén kotliny a Hornokysuckého podolia, ktoré lemujú okolité horské masívy. Realizácia hodnoteného zámeru nebude mať vzhľadom na svoju povahu a umiestnenie v existujúcom priemyselnom území negatívny vplyv na súčasnú scenériu krajiny

Stabilita

Stupeň ekologickej stability územia vyjadruje plošný pomer medzi prirodzenými, poloprirodzenými a antropogénnymi prvkami v danom území. Koeficient ekologickej stability odráža vzájomný pomer pozitívnych a negatívnych prvkov v území.

Fauna a flóra

Flóra

Z hľadiska fytogeografického členenia patrí kataster obce do bukovej fytogeograficko-vegetačnej zóny, flyšovej oblasti a dvoch okresov: západná časť katastra (vrátane Kysuckej kotliny) do okresu Javorníky, východná, vyššie položená časť do okresu Kysucká a Oravská vrchovina. V stromovej etáži sa v hojnom počte vyskytujú buk lesný, javor horský, smrek obyčajný, jedľa biela, borovica lesná, breza previsnutá, lipa malolistá, lipa veľkolistá a ďalšie.

Fauna

Zoogeografické členenie terestrického biocyklu zaraďuje územie do provincie listnatých lesov, podkarpatského úseku. Zo stavovcov sú pre toto územie charakteristické najmä jeleň obyčajný, srnec hôrny, sviňa divá, zajac poľný, vlk obyčajný a líška obyčajná.

Migračné koridory živočíchov

V rámci širšieho okolia riešeného územia existujú tieto významné migračné koridory:

- regionálny biokoridor RBk II - Kolízna zóna koridoru sa nachádza 14,5 km od hraníc s Poľskom. Šírka koridoru / nezastavaného územia na styku s dopravnou komunikáciou predstavuje 150 m. Šírka koridoru bola pôvodne 870 m, ale výstavbou obory s chovom danielov priamo v migračnom koridore, sa jeho šírka zúžila na vyššie spomenutých 150 m. V súčasnosti je na komunikácii I/11 ročný priemer denných intenzít dopravy 20 012 áut za deň. Migračnú bariéru na uvedenom koridore predstavuje i železnica Čadca – Krásno nad Kysucou. Ide o jeden z dvoch úsekov s najvyššou mortalitou zveri na železnici v rámci Kysúc. Prírodnou, prekonateľnou bariérou pre migrujúcu zver na koridore je rieka Kysuca. Počas monitoringu zveri boli na danom úseku zistených 23 uhynutých živočíchov v dôsledku kolízie s dopravou: 2 ex srnec lesný (*Capreolus capreolus*), 1 ex jeleň lesný (*Cervus elaphus*), 2 ex líška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), 1 ex jazvec lesný (*Meles meles*), 1 ex tchor tmavý (*Mustela putorius*), 1 ex jež východoeurópsky (*Erinaceus concolor*), 1 ex zajac poľný (*Lepus europaeus*), 1 ex kuna *Martes* Sp., 2 ex netopierov *Chiroptera*, 7 ex vtákov *Aves*, 3 ex DZC – drobné zemné cicavce a 1 ex skokan hnedý (*Rana temporaria*). Počas monitoringu boli v priestore koridoru zaznamenané pobytové znaky 7 druhov stavovcov s nasledovnou intenzitou: 30 krát jeleň lesný (*Cervus elaphus*), 43 krát srnec lesný (*Capreolus capreolus*), 9 krát líška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), 8 krát vydra riečna (*Lutra lutra*), 1 krát kuna skalná (*Martes foina*), 1 krát jazvec lesný (*Meles meles*) a 1 krát tchor tmavý (*Mustela putorius*). Počas monitoringu neboli v predmetnom úseku zaznamenané pobytové znaky veľkých šeliem a ani ich úhyn v dôsledku kolízie s dopravou.

3.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo

Počet obyvateľov k 31.12.2018 v obci Kysucký Lieskovec bol 2 354 obyvateľov. Hustota obyvateľstva 191 obyvateľa na km².

Vývoj počtu obyvateľov obce za ostatných 10 rokov má mierne rastúci trend. V porovnaní s rokom 2009 bol počet obyvateľov obce na konci roku 2018 o 0,9 % vyšší. Úroveň natality za posledných 10 rokov mala pomerne vyrovnaný priebeh, keď sa pohybovala v rozmedzí cca 7 – 12 ‰. Počet narodených detí sa v obci medzročne pohyboval v rozmedzí 16 – 29. Priemerná hodnota ukazovateľa hrubej miery živorodenosti za celé hodnotené obdobie, teda za posledných 10 rokov, bola v Kysuckom Lieskovci 9,4 ‰.

Medzročný vývoj počtu zomrelých mal, podobne ako u živonarodených, taktiež pomerne vyrovnaný priebeh. Úroveň mortality sa pohybovala v rozmedzí od 7,7 po 14,9 ‰, pričom priemer za posledných 10 rokov bol v Kysuckom Lieskovci 11,3 ‰.

Sídla

Obec Kysucký Lieskovec s rozlohou 1 232 ha patrí do okresu Kysucké Nové Mesto do Žilinského kraja. Obec je situovaná 15 km severne od Žiliny a 15 km južne od Čadce. Obec susedí s Lodnom na východe a Ochodnicou na západe.

Obec Kysucký Lieskovec a Ochodnicu delí rieka Kysuca a dvojkoľajová železnica. Najdlhšiu susedskú chotárnu hranicu má obec s Kysuckým Novým Mestom, (vzdialenosť Kysuckého Nového Mesta od Kysuckého Lieskovca je 5 km) Lodnom a Povinou. Na mape je zaznačená na 18.811 západnej zemepisnej dĺžky a 49.337 severnej zemepisnej šírky.

Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo

Poľnohospodárstvo

V štruktúre poľnohospodárskej pôdy v katastri obce výrazne dominujú trvalé trávne porasty (332,6 ha). Orná pôda sa v obci nachádza o rozlohe len 79,5 ha. V poľnohospodárskej výrobe má teda vzhľadom k rozsiahlym plochám TTP priaznivé podmienky najmä živočíšna poľnohospodárska výroba. V katastri obce hospodári aj jeden subjekt poľnohospodárskej veľkovýroby – spoločnosť AGO, spol. s r.o. Ten sa v Kysuckom Lieskovci zameriava na chov hospodárskych zvierat.

Priemysel

Z hľadiska priemyselnej výroby sa v Kysuckom Lieskovci nachádza viacero prevádzok. Ide o menšie prevádzky. Okrem menších „dielní“ (najmä na kovovýrobu, stolárstvo a pod.) sa v obci nachádzajú napr.: piliarsky závod, bioplynová stanica, biomasové logistické centrum, výroba a predaj peliet, brikiet, štiepky a dreva, strojárnska výroba, lisovanie plastov a iné.

Lesné hospodárstvo

Lesné a pozemkové hospodárstvo v katastri obce Kysucký Lieskovec realizuje Urbárske pozemkové spoločenstvo Kysucký Lieskovec a Združenie individuálnych vlastníkov lesa, pozemkové spoločenstvo Kysucký Lieskovec.

Služby

Obec je vybavená škálou zariadení lokálneho významu v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu a služieb. Úroveň poskytovaných služieb je rôzna, zameraná je však na pokrytie potrieb domáceho obyvateľstva.

Školstvo

V Kysuckom Lieskovci sa nachádza materská škola, plne organizovaná základná škola a základná umelecká škola so 4 odbormi (hudobný, výtvarný, tanečný a literárno-dramatický). Všetky školy sídlia neďaleko centrálnej časti obce. Materskú školu navštevuje cca 60 detí, do základnej školy chodí cca 300 žiakov. Najbližšie stredné školy sa nachádzajú najmä v Kysuckom Novom Meste, Čadci a Žiline. Najbližšia vysoká škola sa nachádza v Žiline.

Kultúra

Obec má vybudovaný kultúrny dom, v ktorom je situovaná spoločenská sála (v tejto spoločnej budove sídli taktiež obecný úrad a pobočka pošty). Spoločenská sála slúži na organizovanie rôznych kultúrno-spoločenských podujatí. Kultúrny život v obci je veľmi bohatý – počas roka sa tu koná množstvo rôznych podujatí. Pre potreby športového vyžitia obyvateľov má obec v západnej časti intravilánu vybudovaný futbalový štadión. V areáli ZŠ je vybudovaná telocvičňa, multifunkčné ihrisko, tenisové kurty a spevnená betónová plocha.

Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť

V Kysuckom Lieskovci sa nachádzajú ambulancie praktického lekára pre dospelých, pre deti a dorast, stomatologická ambulancia a tiež lekáreň.

Špecializované zdravotnícke ambulancie sa nachádzajú najmä v Kysuckom Novom Meste, Čadci a Žiline. Rýchla zdravotná služba s územnou pôsobnosťou pre obec Kysucký Lieskovec sídli v Kysuckom Novom Meste.

Obec Kysucký Lieskovec je poskytovateľom opatrovateľskej služby v domácnosti. Obec túto službu v roku 2018 poskytovala prostredníctvom 2 opatrovateľiek.

Rekreácia a cestovný ruch

Z hľadiska prírodných predpokladov majú turisti v prírode v katastri obce Kysucký Lieskovec a v jej bezprostrednom okolí najmä možnosť turistiky na miestnych lesných chodníkoch a tiež možnosť hubárčenia. Z hľadiska realizačných predpokladov CR síce turisti v obci majú možnosť využívať napr. futbalové ihrisko a menšie športové ihriská (multifunkčné, tenisové...)

Doprava a dopravné plochy

Cestná doprava

Obec Kysucký Lieskovec leží na ceste I. triedy č. 11, ktorá spája Žilinu s hraničným priechodom do Českej republiky vo Svrčinovci. Táto cesta I. triedy č. 11 je zároveň súčasťou medzinárodného cestného ťahu „E75“, ktorý na území Slovenskej republiky smeruje zo Svrčinovca cez Čadcu, Žilinu, Trenčín a Bratislavu na hraničný priechod v Rusovciach. V katastri obce Kysucký Lieskovec prechádza tento medzinárodný ťah krajne západnou časťou intravilánu. Okrem toho sa v katastri obce nachádzajú ešte dve cesty III. triedy – cesta č. 2051, ktorá vedie do Lodna a pripája obec

Lodno na medzinárodný ťah a tiež cesta č. 2014, vedúca od medzinárodného ťahu k železničnej stanici v Ochodnici (ďalej sa na ňu napája cesta III. triedy č. 2050, smerujúca do Ochodnice – tá však už neleží v katastri Kysuckého Lieskovca).

Priamo katastrom obce prechádza medzinárodný cestný ťah E75 a relatívne blízko sa nachádza aj najvýznamnejšia cestná komunikácia SR – diaľnica D1 (najbližšie napojenie na ňu je v Žiline).

Železničná doprava

Riešeným územím obce Kysucký Lieskovec prechádza železničná trať prvej kategórie číslo 127 hranica ČR – Čadca – Žilina, ktorá prechádza jeho západným okrajom. Spomínaná železničná trať bola zaradená do európskeho systému AGC a AGTC, pričom je súčasťou multimodálneho koridoru č. VI. Najbližšia železničná zastávka osobnej dopravy je v blízkej susednej obci Ochodnica. Uvedená zastávka je umiestnená na hranici katastrov Kysucký Lieskovec – Ochodnica.

Letecká doprava

V riešenom území sa nenachádza letisko. Najbližšie letisko je v obci Dolný Hričov pri Žiline, ktorá je vzdialená od obce Kysucký Lieskovec cca 35 km.

Infraštruktúra a inžinierske siete

Zaujímavým územím riešeného regiónu prechádzajú všetky potrebné siete technickej infraštruktúry. Obec je zásobovaná elektrickou energiou, plynom, teplom a pitnou vodou.

Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie

Katastrálnym územím obce Kysucký Lieskovec je trasovaný prívod DN 800 skupinového vodovodu Nová Bystrica – Čadca – Žilina (ďalej SKV NB-CA-ZA). Voda z SKV je dopravovaná výtlačným potrubím a spolu z vodou z vodárenského zdroja KS-1 plnený vodojem 100 m³ cez prepojovacu šachtu, z ktorého je obec zásobovaná pitnou vodou. V katastrálnom území obce sa tiež nachádzajú vodárenské zdroje – pramene, studne a vrty využívané na hromadné zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou.

Čiastočne (nie všetky budovy sú na ňu napojené) je v obci vybudovaná kanalizácia, ktorá je pripojená na ČOV.

Zásobovanie elektrickou energiou

Zásobovanie obce elektrickou energiou sa uskutočňuje z uzla 110/22 kV Kysucké Nové Mesto po 22 kV vedení číslo 109. Riešeným územím medzi riekou Kysuca a obcou (západná časť) prechádza trasa 1x110 kV vedenia na smere Kysucké Nové Mesto – Čadca.

Teplota, plyn

Obec má decentralizovaný systém zásobovania teplom. Existujúce väčšie zdroje tepla v objektoch vybavenosti a výrobných prevádzkach sú použiteľné len pre vlastnú potrebu objektov.

Zdrojom zemného plynu pre obec Kysucký Lieskovec je integrovaná STL sústava do 0,3 MPa a regulačná stanica plynu RS 21000 m³/hodinu, ktorá je situovaná medzi obcami Povina- Radola. Z RS je prevedený vývod potrubím DN 250 na smer Kysucké Nové Mesto. Od obce Radola je vedený STL plynovod o profile DN 225 smerujúci do obci Povina, Kysucký Lieskovec, Lodno,

Ochodnica, Dunajov a je prepojený na STL plynovodnou sieťou v Krásne nad Kysucou. Trasa plynovodom potrubím DN 225 je ukončená v centre obce Kysucký Lieskovec. Odtiaľto smerom na Lodno pokračuje plynovod s potrubím DN 90, druhý smer plynovodu na Ochodnicu a Dunajov je realizovaný potrubím DN 160.

Telekomunikácie

Podľa súčasnej štruktúry ST a.s. územie obce Kysucký Lieskovec patrí do Regionálneho centra sieťovej infraštruktúry Žilina (RCSI ZA). Podľa nového usporiadania územie obce sa nachádza v primárnej oblasti (SO) Žilina, kde v celom telekomunikačnom obvode SO platí miestna telefónna prevádzka. Telefónny účastníci sú pripojení miestnou telekomunikačnou káblovou sieťou na digitálnu ústredňu v Kysuckom Lieskovci.

Odpady

Systém zberu komunálnych odpadov je v obci nastavený podľa reálnych potrieb obyvateľov a zabezpečuje sa v súlade s ustanoveniami zákona NR SR č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov. Na zber zmesového komunálneho odpadu sa používajú 110 l a 240 l KUKA nádoby a 1100 l maloobjemové kontajnery (MOK). Triedený zber odpadov je zabezpečený prostredníctvom MOK, veľkoobjemových kontajnerov alebo špeciálnych nádob na triedený zber, ktoré sú rozmiestnené na území obce. Zber jednotlivých druhov odpadu zabezpečujú zmluvné organizácie.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Prvá písomná zmienka o obci je z roku 1438 pod názvom Leskovecz. Patrila budatínskemu hradnému panstvu, bola založená na zákupnom práve. Kým dostala pôvodný názov, vystriedala ich niekoľko. V roku 1598 v nej bolo trinásť domov a mlyn. V roku 1658 to bolo už 11 sedliackych domov, 7 železiarskych hospodárstiev a krčma. O viac ako sto rokov, v roku 1784 obec tvorilo už 124 domov a 681 obyvateľov. Kysucký Lieskovec bol známy pastierstvom, roľníctvom, drotárstvom, košíkarstvom, šindliarstvom a výrobou riečic.

V obci sa nachádzajú kultúrne pamiatky: Zvonica na cintoríne - zvony odliate v r.1768 a 1770, Kostol sv. Svorada a Beňadika, Kaplnka Sedembolestnej Panny Márie v časti obce Rovne, Krížová cesta v časti obce Rovne.

Priamo v mieste lokalizácie navrhovanej činnosti nie sú žiadne kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality

Priamo v záujmovom území sa nenachádzajú nijaké archeologické náleziská ani paleontologické náleziská ani iné významné geologické lokality.

3.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

Kvalita životného prostredia v širšom okolí posudzovanej lokality je daná spôsobom využitia územia, ktoré má v riešenom území typický antropogénny charakter. Na znečisťovaní životného prostredia riešeného územia sa podieľa doprava, služby, osídlenie a priemyselná činnosť.

Súčasný stav kvality životného prostredia predmetnej lokality je výsledkom vzájomného priestorového a časového pôsobenia stresových faktorov rôznej intenzity, ktoré možno rozdeliť:

- primárne potenciálne bariérové prvky
- sekundárne potenciálne bariérové prvky

Primárne potenciálne bariérové prvky sú definované ako hmotné poloprirodzené a umelé antropogénne prvky, ktorých ekologická kvalita ohrozuje rozvoj života a podstatne obmedzuje rozvoj bioty. V hodnotenom území sa vyskytujú bariérové prvky cestnej dopravy a prvky priemyselného areálu.

Sekundárne potenciálne bariérové prvky predstavujú negatívne dopady socioekonomických javov v krajine, pričom ich plošný rozsah a veľkosť nie je vždy možné vymedziť a prejavujú sa chemickou resp. fyzickou degradáciou: ovzdušia, vôd, pôd, vegetácie a živočíšstva, stability krajiny a zdravia obyvateľstva.

Ovzdušie

Značný vplyv na klimatické pomery územia má geografická poloha a nadmorská výška. Územie je súčasťou širšej oblasti ležiacej na rozhraní oceánskych a kontinentálnych vplyvov, kde sa v priebehu roka niekoľkokrát vystriedajú vzduchové hmoty.

Územie na základe komplexného stavu ovzdušia, podzemnej a povrchovej vody, pôdy, horninového prostredia a ďalších faktorov nepatrí do zoznamu zaťažených území ustanovených vyhláškou MŽP SR č. 112/1993 Z. z. Na území obce neevidujeme v súčasnosti výrazného znečisťovateľa ovzdušia. Obec je 100% splynofikovaná.

Hluk

Hluk je nežiaduci a škodlivý jav, ktorý nepriaznivo pôsobí na zdravotný stav obyvateľstva ako aj na prírodné prostredie. Preto je vyhodnotenie hlukovej situácie jednou z položiek komunálnej hygieny a je významné aj z hľadiska zabezpečenia predpokladov pre ochranu prírody a krajiny. Hluková záťaž sa prejavuje hlavne v priemyselných centrách, pozdĺž dopravných línií, pozdĺž náletových plôch leteckých kužeľov, pri ťažbe surovín a pod.

Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

V katastrálnom území obce Kysucký Lieskovec nie sú evidované významné zdroje znečistenia podzemných a povrchových vôd. V obci sa buduje verejná splašková kanalizácia s ČOV. Splaškové vody z nehnuteľností dosiaľ nenapojených na verejnú kanalizáciu sú akumulované v žumpách a septikoch s nezaručenou vodotesnosťou. Tieto vody sú potenciálnymi znečisťovateľmi podzemných a povrchových vôd.

Negatívny dopad na kvalitu podzemných a povrchových vôd predstavuje hospodársky dvor poľnohospodárskeho podniku AGO spol. s r.o.

Podzemné vody

V rámci pozorovacej siete SHMÚ na systematické sledovanie kvality podzemných vôd národného monitorovacieho programu spadá širšie záujmové územie do sledovanej oblasti „Kvalita podzemných vôd v útvare SK 1000500P Medzizimové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váhu. Priamo vo vlastnom území sa nenachádza žiaden pozorovací objekt siete SHMÚ, najbližšie k riešenej lokalite je sledovaný iba vrt základnej siete SHMÚ objekt číslo 241490 v lokalite Kysucké Nové Mesto.

V sledovanom objekte číslo 241490 bolo zaznamenané zo sledovaných ukazovateľov iba jedno prekročenie prahovej hodnoty a to iba u jedného zo sledovaných ukazovateľov a to mangánu.

Kvalita podzemných vôd intravilánu obce je ovplyvnená antropogénnym znečistením (osídlenie, poľnohospodárstvo).

Kvalita podzemných vôd na základné znečisťujúce látky v posudzovanej lokalite nebola skúmaná. Vzhľadom na súčasný charakter využitia lokality nie je predpoklad významnej kontaminácie vôd.

Priamo v hodnotenej lokalite sa v súčasnosti nenachádzajú žiadne významné zdroje znečisťovania podzemných vôd. Ako potenciálny zdroj znečisťovania vôd územia môže vystupovať prevádzka cesty I/11.

Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou

Pod kontamináciou pôdy sa rozumie prekročenie najvyššej prípustnej hodnoty obsahu prvkov a zlúčenín v pôde sledovaných v ČMS Pôda.

V území sa vyskytujú pôdy zaradené do kategórie nekontaminované pôdy – subkategória relatívne čisté pôdy.

Pre vlastnú lokalitu vzhľadom k jej doterajšiemu spôsobu využívania nepredpokladáme kontamináciu pôdy. Všeobecne na znečistenie pôd územia pôsobia vplyvy z dopravy a lokálnych zdrojov znečistenia ovzdušia.

Potenciálny (možný) odnos pôdy je predpokladaný odnos pôdy, vyjadrený v mm/rok, ku ktorému by došlo v prípade, že by skúmaná plocha nebola porastená nijakým vegetačným krytom.

Pôdy v riešenom území sú zaradené do kategórie pôd so slabou aktuálnou vodnou eróziou pôdy.

Odpadové hospodárstvo

Riešenie problematiky komunálneho odpadu má výrazný vplyv na zlepšenie stavu životného prostredia.

Na zber zmesového komunálneho odpadu sa používajú 110 l a 240 l KUKA nádoby a 1100 l maloobjemové kontajnery (MOK). Triedený zber odpadov je zabezpečený prostredníctvom MOK, veľkoobjemových kontajnerov alebo špeciálnych nádob na triedený zber, ktoré sú rozmiestnené na území obce. Zber jednotlivých druhov odpadu zabezpečujú zmluvné organizácie.

Rastlinstvo a živočíšstvo

Z hľadiska fyto geografického členenia patrí kataster obce do bukovej fyto geograficko-vegetačnej zóny, flyšovej oblasti a dvoch okresov: západná časť katastra (vrátane Kysuckej kotliny) do okresu Javorníky, východná, vyššie položená časť do okresu Kysucká a Oravská vrchovina. V stromovej etáži sa v hojnom počte vyskytujú buk lesný, javor horský, smrek obyčajný, jedľa biela, borovica lesná, breza previsnutá, lipa malolistá, lipa veľkolistá a ďalšie.

Zoogeografické členenie terestrického biocyklu zaraďuje územie do provincie listnatých lesov, podkarpatského úseku. Zo stavovcov sú pre toto územie charakteristické najmä jeleň obyčajný, srnec hôrny, sviňa divá, zajac poľný, vlk obyčajný a líška obyčajná.

Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

Environmentálna regionalizácia SR vymedzila kvalitu životného prostredia na základe komplexného zhodnotenia stavu ovzdušia, vôd, pôdy, bioty a horninového prostredia. Záujmové územie patrí do druhého stupňa úrovne ŽP z päťstupňovej škály, t.j. má vyhovujúce prostredie.

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov - ekonomickej a sociálnej situácie, výživových návykov, životného štýlu, úrovne zdravotníckej starostlivosti a v neposlednom rade aj kvality životného prostredia. Nekoordinovaná a nesystémová exploatácia prírodných zdrojov, znečisťovanie ovzdušia, povrchových a podzemných vôd a pôdy a tiež dopravná záťaž so všetkými negatívnymi dôsledkami spôsobujú prenikanie cudzorodých látok do prostredia a tým aj do potravinového reťazca, ktorý končí u človeka. K zhoršovaniu životného prostredia prispieva aj neorganizované hromadenie priemyselných a komunálnych odpadov i celková zastaralosť technológií a infraštruktúry. Odlesňovanie, sceľovanie pozemkov a odvodnenie krajiny podmienili celkové narušenie funkčnosti a štruktúry krajiny s nepriaznivým dopadom na genofond a biodiverzitu. Toto všetko ovplyvňuje v konečnom dôsledku najmä vek a zdravotný stav ľudskej populácie.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky patrí aj úmrtnosť – mortalita. Výška ukazovateľov celkovej úmrtnosti závisí však nielen od uvedených podmienok, ale ju bezprostredne ovplyvňuje aj veková štruktúra obyvateľstva. Žilinský kraj vzhľadom k pomerne nepriaznivej vekovej štruktúre obyvateľstva patrí k regiónom s vysokou mortalitou.

Najvyššiu úmrtnosť dosahujú okresy Turčianske Teplice, Čadca, Bytča, Kysucké Nové Mesto a Liptovský Mikuláš, naopak najnižšiu okresy Tvrdošín a Dolný Kubín ako jediné z kraja pod hodnotou celoslovenského priemeru.

Pri sledovaní úmrtnosti obyvateľstva v závislosti od veku a pohlavia je možné tak ako v republikovom priemere aj v okrese Kysucké Nové Mesto pozorovať nadúmrtnosť mužov.

Obyvatelia okresu Kysucké Nové Mesto najčastejšie zomierajú na choroby obehovej sústavy (582,2 úmrtí na 100 000 obyvateľov), nádorové ochorenia (213,2 úmrtí na 100 000 obyvateľov), v menšej miere na choroby dýchacej sústavy (64,9 úmrtí na 100 000 obyvateľov), na vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti (66,0 úmrtí na 100 000 obyvateľov) a najmenej na choroby tráviacej sústavy (56,3 úmrtí na 100 000 obyvateľov). Veľmi závažné je pretrvávajúce konštatovanie, že v prípade prvých dvoch príčin smrti ide o dlhodobý nepriaznivý vývoj. V poslednom období – podobne ako v celej republike aj v okrese Kysucké Nové Mesto je zaznamenaný rapidný nárast alergií, najmä alergickej rinitídy sezónnej i celoročnej, bronchiálnej astmy, no aj dermorespiračného syndrómu a potravinovej alergie.

Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality

Úroveň životného prostredia je jedným z faktorov, ktoré vplýva na zdravotný stav obyvateľov a sprostredkované aj na dĺžku života. Celková kvalita života z hľadiska miestnych obyvateľov je integráciou faktorov rozoberaných v predošlých kapitolách.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov.

Napriek zníženiu priemyselnej výroby, zmene technológií, zlepšeniu technickej štruktúry dopravných prostriedkov je i naďalej jedným z najvýraznejších environmentálnych problémov riešeného územia kvalita ovzdušia a znečistenie povrchových vôd. Je to dané samotnou sídelnou štruktúrou posudzovaného miesta, jeho urbanistickým rozvojom, stálej produkcií emisií z priemyselných podnikov a dopravy.

Súčasný ekologický problémy územia sú dané stavom reálnych bariér v krajine a vyplývajú z existencie stresových faktorov. Stresové faktory tvoria prvky súčasnej krajinné štruktúry s najnižšou úrovňou (stupňom) ekologickej stability. Patria medzi ne existujúce zastavané plochy, technické diela, líniové stavby, veľkabloková orná pôda, dopravné komunikácie a podobne. Najvýraznejším aspektom, ktorý ovplyvňuje kvalitu životného prostredia posudzovaného územia je priemyselná výroba, automobilová doprava a železničná doprava, ktorej sprievodným javom je emisná a hluková záťaž. Ďalším nepriaznivým javom je intenzívna poľnohospodárska činnosť, ktorej dôsledkom je plošná kontaminácia hnojivami a agrochemikáliami a zvýšená prašnosťou v mimovegetačnom období. Pôvodné prírodné prostredie v záujmovom území je trvale poznačené antropogénnymi vplyvmi najmä poľnohospodárskou činnosťou, stavebnými prvkami, komunikáciami a priemyselnými objektmi.

4. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie

4.1. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Posudzovaná činnosť nevyžaduje záber poľnohospodárskej pôdy, nakoľko bude umiestnená na rovnakom mieste, ako sa nachádza súčasný most. Spodná stavba ostáva zachovaná a pôdorysný rozmer mosta nepresahuje existujúci most.

Stavenisko potrebné pre výkon prác sa nachádza na ceste I/11 (uvažované len v rámci cestného telesa). Stavenisko je mimo zastavaného územia – v extraviláne obce Kysucký Lieskovec. Nachádza sa na ceste I/11 Kysucký Lieskovec. Most v súčasnosti prevádza komunikáciu ponad potok Lodnianska.

Väčšina materiálu bude na stavbu dovážaná a zo stavby odvážaná priebežne. Na skladovanie materiálu je však možné použiť plochy v tesnej blízkosti v rámci cestného pozemku.

Spotreba vody

Samotná prevádzka nebude mať nárok na spotrebu vody.

V blízkosti staveniska sa nachádzajú zdroje pitnej a úžitkovej vody. Projekt však nepredpokladá využitie týchto zdrojov. Zdroje vody si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii.

Elektrická energia

V blízkosti staveniska sa nachádzajú zdroje elektrickej energie. Projekt však nepredpokladá využitie týchto zdrojov. Zdroje elektrickej energie si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii.

Spotreba zemného plynu

Navrhovaná činnosť si nevyžaduje spotrebu zemného plynu.

Doprava

Dôvodom navrhovaných stavebných prác je odstránenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte a zastavenie jeho degradácii a rozpadu. Most prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska v obci Kysucký Lieskovec. Existujúci mostný objekt v súčasnosti vykazuje množstvo porúch. Poruchy sa týkajú najmä mostného zvršku, ktorý je v zlom stave, rozpadávajúce sa rímky, sieťové trhliny na vozovke, zatečenie betónovej plochy opôr a krídiel, porušený a rozpadnutý betón a nevyhovujúce zvodidlá.

Cesta sa na začiatku a konci napája na cestu I/11. Výstavba bude rozdelená do 2 etáp: V prvej etape budú prebiehať práce na ľavej strane mostného objektu, pričom dôjde k zúženiu jazdného pásu a doprava bude vedená obojsmerne v zúžených jazdných pruhoch (šírka jazdného pruhu min. 2,75 m). V druhej etape budú prebiehať práce na pravej strane mostného objektu, pričom doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu (šírka jazdného pruhu min. 2,75 m) a to striedavým púšťaním vozidiel za pomoci cestnej svetelnej signalizácie.

Pracovné sily

Samotnou prevádzkou navrhovanej činnosti nevzniknú nároky na vytvorenie trvalých pracovných miest.

Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

Materiálové vstupy

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

Iné vstupy

Nároky na zastavané územia

V priestore staveniska sa nachádza existujúca komunikácia I/11. Pred a za mostom na ľavej strane sú zjazdy do obce Kysucký Lieskovec. Most a stavenisko sa nenachádzajú v zátopovej oblasti

Stavebná jama bude v prechodovej oblasti existujúceho mosta. Hĺbka výkopu od dna po úroveň nivelety komunikácie bude do 1,6 m. Predpokladajú sa nepažené stavebné jamy. Sklony svahov budú realizované 1:1 pre nesúdržné zeminy, resp. 2:1 pre súdržné a uľahnuté zeminy.

Na pozemkoch nie sú umiestnené žiadne objekty pozemného staviteľstva ani materiály, ktoré by bránili začatiu prác.

Materiály z demolácie budú recyklované, prípadne odvezené na skládku odpadov (materiály, ktoré nie je možné recykláciou zhodnotiť).

4.2. Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Počas výstavby

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

Počas prevádzky

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas prevádzky bude automobilová doprava na ceste I/11 Kysucký Lieskovec. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní intenzitu dopravy oproti súčasnému stavu, ktorá zostane v rovnakej intenzite ako doposiaľ. Kvalita ovzdušia nebude oproti súčasnému

stavu ovplyvnená. Výmenou povrchu vozovky a zvýšením plynulosti dôjde k miernemu zníženiu emisií z dopravy.

Odpadové vody

Počas výstavby

V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke staveniska (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov).

Kvantifikáciu odpadových vôd počas výstavby nie je možné v súčasnosti špecifikovať, nepredstavujú však podstatný zásah do súčasného stavu režimu vôd.

Počas prevádzky

Počas prevádzky bude vznikať najmä odpadová voda z povrchového odtoku, bude sa jednať hlavne o odtok zrážkových vôd z povrchu vozovky cesty I/11. Vzhľadom na dopravnú záťaž sa nepredpokladá, že dôjde k ovplyvneniu kvalitatívnych a ukazovateľov povrchových i podzemných vôd.

Odpady

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch. Zhotoviteľ stavby je povinný nakladať zo stavebnými odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.

Pri realizácii navrhovanej činnosti budú vznikať odpady pri búracích a demolačných prácach. Predpokladá sa vznik nasledujúcich druhov odpadov:

Tab. č.1: Odpady vznikajúce pri búracích a demolačných prácach (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Katalógové číslo odpadu	Názov odpadu	Kategória
17 01 01	betón	O
17 02 01	drevo	O
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb s demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

Materiál z búrania bude recyklovaný pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Vybúrané kovové časti (dilatácie, kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zariadení na zber odpadov. Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov o čom zhotoviteľ predloží investorovi doklad.

Pri samotných stavebných prácach navrhovanej činnosti sa predpokladá vznik nasledovných odpadov.

Tab. č. 2: Odpady vznikajúce pri stavebných prácach (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Katalógové číslo odpadu	Názov odpadu	Kategória
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové / drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
08 04 10	odpadové lepidlá a tesniace materiály iné ako uvedené v 08 04 09	O
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 21	použité brúsne nástroje a brúsne materiály iné ako uvedené v 12 01 20	O
14 06 03	Iné rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel	O
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	betón	O
17 02 01	drevo	O
17 02 03	plasty	O
17 03 01	bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

Zhotoviteľ stavby ako držiteľ odpadu je podľa zákona povinný počas výstavby vznikajúci odpad zaraďovať podľa Katalógu odpadov, zhromažďovať odpady utriedené podľa druhu a zabezpečiť ich pred znehodnotením, odcudzením. Zároveň je povinný oddelene zhromažďovať nebezpečné odpady podľa ich druhov, označovať ich predpísaným spôsobom a nakladať s nimi v súlade so zákonom. Nebezpečné odpady si vyžadujú osobitné nakladanie. Pri nakladaní s odpadmi je nevyhnutné dodržiavať platnú legislatívu v oblasti odpadov. NO budú skladované v na vyhradenom mieste, ktoré bude zabezpečené proti prípadnému úniku NO do okolitého prostredia. Pre prípad havárie budú na stavenisku k dispozícii umiestnené havarijné prostriedky.

Samotný charakter navrhovanej činnosti nepredpokladá vznik odpadov počas prevádzky. Počas prevádzky môžu vznikať odpady z údržby cesty I/11.

Tab. č.3: Odpady, ktoré môžu vznikať pri čistení komunikácie (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Katalógové číslo odpadu	Názov odpadu	Kategória
20 02 01	biologicky rozložiteľný odpad	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O

Hluk a vibrácie

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza 35 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti. V blízkosti sa nachádzajú rodinné domy ktoré budú hlukom z výstavby dočasne ovplyvnené.

Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB, ale len lokálne a krátkodobo.

Počas prevádzky

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/11. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia.

Žiarenie, zápach a iné výstupy

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

Očakávané vyvolané investície

Medzi vyvolané investície je možné počítať búracie práce, pri ktorých bude časť mostu vybúraná a to v prvej a aj druhej fáze. V rámci búracích prác bude odbúraná vozovka a izolácia, odstránené zábradlové zvodidlá, odbúrané rímasy, vyrovnávajúci betón, čistenie povrchu nosnej konštrukcie, odstránené rozrušené časti krídiel a opôr, prechodové oblasti, časť krídiel pre novú závernú stienku,

vyvrtanie nového otvoru pre odvodnenie povrchu izolácie. Ďalšie investície budú vyvolané čistením celého povrchu nosnej konštrukcie a obnažených častí krídiel a opôr vodným lúčom s tlakom 80 - 100 MPa, opôr a podhľadu nosnej konštrukcie na šírku 2 m od okraja nosnej konštrukcie.

V druhej etape bude vyfrézovaná vozovka na hrúbku 50 mm, odbúraná vozovka a izolácia, zábradlové zvodidlá, rímasy, vyrovnávajúci betón, vyčistenie povrchu nosnej konštrukcie, odstránenie rozrušenej časti krídiel a opôr, vybúranie prechodových oblastí, časti krídiel pre novú závernú stienku a vyčistenie celého povrchu nosnej konštrukcie a obnažených častí krídiel a opôr a podhľadu nosnej konštrukcie vodným lúčom s tlakom 80 - 100 MPa.

Všetky búracie práce na nosnej konštrukcii budú prebiehať bez použitia ťažkých búracích kladív. Vybúraný materiál bude odvezený na skládku, kde sa uloží. Projekt predpokladá s odvozom na skládku vo vzdialenosti do 20 km od miesta stavby. Vyfrézovaný asfaltový materiál a rozobraté oceľové časti mosta (zvodidlové zábradlie).

Pre práce na spodnej stavbe mosta bude potrebné zriadenie základových jám. Stavebná jama bude v prechodovej oblasti existujúceho mosta. Hĺbka výkopu od dna po úroveň nivelety komunikácie bude do 1,6 m. Predpokladajú sa nepažené stavebné jamy. Sklony svahov budú realizované 1:1 pre nesúdržné zeminy, resp. 2:1 pre súdržné a uľahnuté zeminy.

Spodná stavba je tvorená mohutnými oporami zo železobetónu, úložné prahy sú rovnako železobetónové. Na opory sú naviazané železobetónové rovnobežné krídla. Opory a krídla sú od seba oddielované. Základy opôr a krídiel sú plošné (predpoklad), z prostého betónu. Za oporami budú vybetónované nové záverné múriky. Múrik je votknutý do úložného prahu prostredníctvom vlepenej výstuže ϕ 16 mm do predvrtaných otvorov ϕ 20 mm. Múrik je zo železobetónu, šírka je 0,35 m, výška na opore 1 je 1,230~1,317 m a na opore 2 je 1,175~1,260 m. Dĺžka záverného múrika na opore 1 je 12,884 m a na opore 2 je 12,853 m. Medzi záverným múrikom a nosnou konštrukciou bude vytvorená dilatačná škára šírky 0,02 m, čo dovoľuje predpokladané posuny NK. Z dôvodu zhotovenia nových záverných múrikov musí byť odbúraná i časť naväzujúcich krídel, a to do úrovne spodnej hrany úložného prahu. Následne budú na očistený povrch vybudované dobetonávky zo železobetónu. Dobetonávky budú kotvené do jestvujúcich krídel prostredníctvom betonárskej výstuže vlepenej do predvrtaných otvorov. Kotvy budú v tvare U. Tvar vyloženia dobetonávky naväzuje na vyloženie nosnej konštrukcie, resp. záverného múrika.

Sanácia spodnej stavby zahŕňa opravu drieku opôr a úložných prahov na šírku 2,0 m od okraja, rovnako aj pohľadových betónov krídel. Betónové povrchy driekov a úložných prahov je nutné očistiť vodným lúčom (80-100 MPa), prípadnú obnaženú výstuž opieskovať do striebornej farby a opatriť pasívačným náterom. Rubová strana spodnej stavby v miestach jej odkrytia (úložný prah, krídla) bude opatrená novou izoláciou ALP + 2xALN + geotextília 600 g/m². Za rubom závernej stienky bude osadená drenáž PE DN 160 mm obalená do geotextílie uložená na podkladnom betóne a vrstve PE fólie, ktorá bude z oboch strán chránená geotextíliou 600 g/m². Drenáž bude vyvedená cez krídlo pozdĺž nového záverného múrika mimo most na prídlážbu. Drenáž bude vyložená 100 mm. V mieste prechodu cez krídlo bude rúrka osadená do chráničky z PE DN 200 mm.

V prechodovej oblasti budú vybetónované nové žb prechodové dosky na podkladnom betóne hr. 100 mm. Dĺžka prechodovej dosky je 3,2 m. Hrúbka prechodovej dosky je 230 mm.

Okolo krídiel budú vybudované nové prídlážby. Pri rímse bude dlažba lemovaná záhonovými obrubníkmi do betónu podľa prílohy 18 úpravy okolo krídiel. Všetky dlažby budú z lomového kameňa do betónu (200 mm kameň, 100 mm podkladný betón) s vyškárovaním. Dlažby budú ukončené betónovým prahom šírky 500mm a výšky 800mm. Pozdĺž krídla 2L bude vybudovaný sklz z betónových tvárnic do betónu hr.150mm. Sklz bude rovnako ukončený betónovým prahom šírky 500mm a výšky 800 mm.

Nosná konštrukcia je tvorená 23 nosníkmi typu „HÁJEK“ o dĺžke 9,15 m. Nosníky sú priečne monoliticky spojené dobetonávkami šírky 0,046 m. Steny krajných nosníkov a podhľady krajných

nosníkov na šírku cca. 2,0 m budú očistené vodným paprskom (80-100 MPa), prípadná obnažená výstuž bude opieskovaná do striebornej farby a opatrená pasivačným náterom. Pohľadové plochy nosníkov budú následne opatrené zjednocujúcim protikarboančným náterom.

Do nosníkov budú navŕtané a vlepené spriahujúce ocelové trne. Trne pozostávajú z výstuže ØR16 a navarenej pásovej ocele. Na očistené nosníky bude vytvorená spriahujúca doska, betón C30/37 XC2, XD1, XF2 (SK) – CI 0,2, Dmax 16, S4, betonárska výstuž B 500 (10 505 R), resp. KARlsiete 100/100/6 mm u spodného okraja dosky.

Most je navrhnutý ako jeden dilatčný celok. V mieste dilatácie bude do dilatčnej škáry vložený polystyrén hr. 20 mm. Na povrchu polystyrénu bude dilatčná škára zaliata trvalo pružnou asfaltovou zálievkou s predtesnením.

Rímasy budú železobetónové, monolitické. Šírka pravej rímasy bude 1050 mm, šírka ľavej rímasy bude 1600 mm. Výška nosa ľavej rímasy je 500 mm a pravej rímasy 600 mm, výška obruby 150 mm. Rímasy budú do ostatných konštrukcií kotvené kotvami, chemicky vlepenými do vývrtu lepiacim tmelom (priemer kotviacej skrutky je 24 mm). Priemer vrtu je 28 mm. Dĺžka kotvenia vo vývrte 190 mm. Na rímasy budú osadené nové ocelové zvodičové zábradlie s úrovňou zachytenia H2 so zvislou výplňou. Na ľavej rímase je zvodičové zábradlie pred a za mostom napojené na betónové zvodičové výšky 1,2 m. Protikoročná ochrana stĺpkov a pätných dosiek bude uskutočnená kombinovaným náterom. Na vonkajšej strane ľavej rímasy bude osadená stena na zníženie vplyvu prevádzky a údržby cesty na okolitú zástavbu výšky 2,2 m. Stena bude zložená z ocelových profilov HEA 160. Výplň steny bude v spodnej časti zo žb prefabrikovaných panelov rozmerov 1960 x 500 x 120 mm. Nad žb prefabrikovanými panelmi budú umiestnené transparentné výplne hr. 15 mm.

Všetky vyvolané investície, sú riešené v rámci projektovej dokumentácie stavby.

4.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s demolačnými a stavebnými činnosťami pri realizácii navrhovanej činnosti a samotnou prevádzkou navrhovanej činnosti.

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy počas výstavby

Najväčšie negatívne vplyvy súvisiace s navrhovanou činnosťou budú v súvislosti s búracími, demolačnými a stavebnými prácami. Počas týchto prác bude prostredie zasiahnuté negatívnym vplyvom emisií z prevádzky stavebných strojov a mechanizmov, zvýšenou prašnosťou a taktiež zvýšenou hladinou hluku a vibrácií.

Cesta sa na začiatku a konci napája na cestu I/11. Výstavba bude rozdelená do 2 etáp: V I. etape budú prebiehať práce na ľavej strane mostného objektu, pričom dôjde k zúženiu jazdného pásu a doprava bude vedená obojsmerne v zúžených jazdných pruhoch (šírka jazdného pruhu min. 2,75 m). V II. etape budú prebiehať práce na pravej strane mostného objektu, pričom doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu (šírka jazdného pruhu min. 2,75 m) a to striedavým púšťaním vozidiel za pomoci cestnej svetelnej signalizácie. Pri realizácii stavebného objektu nedochádza ku stretu s inžinierskymi sieťami. Predpokladaná doba výstavby je 5 mesiacov. V 1 etape (ľavá strana v smere staničenia) sa predpokladá s dobou výstavby 3 mesiace. V 2 etape (pravá strana v smere staničenia) sa predpokladá s dobou výstavby 2 mesiace.

Znečistenie ovzdušia a hluková záťaž sa bude najviac týkať obyvateľov, ktorí žijú alebo pracujú v blízkosti stavby alebo v blízkosti prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. Doba rušivých vplyvov bude limitovaná počas výstavby navrhovanej činnosti. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením prác v nočných hodinách a počas voľných dní sa vplyv znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo môže minimalizovať.

Vzhľadom na rozsah stavebnej činnosti bude predpokladaný vplyv na susediace prevádzky a automobilovú dopravu počas výstavby negatívny, ale len dočasného charakteru.

Vplyvy počas prevádzky

Po ukončení stavebných prác a spustenie nového mosta s nadväznými komunikáciami do prevádzky sa prejaví dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na ceste I/11.

Po realizácii bude komunikácia sprístupnená pre všetky vozidlá. Trvalé dopravné značenie po realizácii bude vyhotovené v zmysle platných predpisov.

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

Horninové prostredie

Kontaminácia horninového prostredia počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Celkovo možno zhodnotiť, že samotná výstavba a realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní negatívne horninové prostredie.

Z vyššie uvedeného možno vplyv na horninové prostredie hodnotiť ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia horninového prostredia v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok počas výstavby.

Nerastné suroviny

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

Geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

Vplyvy na klimatické pomery

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklimy. Vplyvy sú nulové.

Vplyvy na ovzdušie

Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Prírastok emisií z automobilovej dopravy v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom.

Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Na kvalitu ovzdušia v období počas výstavby, bude vplývať aj zvýšená prašnosť, ktorá bude spôsobená demolačnými a búracími prácami jestvujúceho mostu, ako aj prašnosťou počas výstavby nového mostu. Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Vplyvy na vodné pomery

Vplyv na podzemné vody

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

Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd, môže nastať počas stavebných a búracích prác, potenciálne riziko predstavujú zemné práce a únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať podzemnú vodu.

Systém odvodnenia mosta zostane ostáva zachovaný. Odvodnenie je zabezpečené spolupôsobením priečného a pozdĺžneho sklonu smerom k ľavému okraju vozovky a následne po svahu zemného telesa do existujúcej zemnej trojuholníkovej priekopy.

V rámci stavebného objektu dôjde aj k čisteniu existujúcej priekopy z betónových tvárnic od nánosov v dĺžke 90 m a čistenie existujúceho rúrového priepustu od nánosov v dĺžke 20 m.

Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody ako zanedbateľný.

Vplyv na povrchové vody

Mostný objekt prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska. Stavebná jama bude v prechodovej oblasti existujúceho mosta. Hĺbka výkopu od dna po úroveň nivelety komunikácie bude do 1,6 m. Predpokladajú sa nepažené stavebné jamy. Sklony svahov budú realizované 1:1 pre nesúdržné zeminy, resp. 2:1 pre súdržné a uľahnuté zeminy.

Ohrozenie kvality povrchovej vody znečisťujúcimi látkami môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Počas stavebných a demolačných prác bude voda dočasne znečistená zvýšenou prašnosťou a odplavovaním bahnitých častí počas prác v koryte rieky.

Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na povrchové vody ako negatívny, s krátkodobým vplyvom len počas demolačných a stavebných prác.

Vplyvy na pôdu

Zámer bude realizovaný v mieste existujúceho objektu. Samotná výstavba si nevyžiada záber a ani vyňatie pôdy z pôdneho fondu.

Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

Vplyvy na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý. Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

V širšom okolíťom území je fauna a flóra relatívne chudobná. Nachádzajú sa tu iba antropogénne biotopy, ktoré majú z hľadiska ochrany prírody malý význam.

Demolačné a stavebné práce budú mať mierne negatívny vplyv na vodnú faunu, prejavia sa najmä rušením počas demolačných a stavebných prác. K samotnému prerušeniu toku potoka Lodnianska nedôjde, takže sa nepredpokladá významné ohrozenie vodných živočíchov, ktoré budú mať dostatočný priestor na presun na bezpečné miesto, kde nebudú ovplyvnené výstavbou.

Vplyvy na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov a ich biotopy sú zanedbateľné.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovanou činnosťou sa nezmení štruktúra, využívanie krajiny ani krajinný obraz, nakoľko navrhovaná činnosť len nahradí časť existujúceho mosta ponad potok Lodnianska novým, bezpečnejším mostom. Krajinný obraz v dotknutom území sa nezmení. Vplyvy na krajinu hodnotíme ako nulové.

Vplyvy na dopravu

Počas etapy búrania časti starého mosta a výstavby nového mosta bude obmedzená cestná doprava. Samotná výstavba ovplyvní aj plynulosť dopravy v posudzovanom úseku.

Práce budú prebiehať postupne v dvoch etapách. V 1 etape bude riešená 1/3 šírky vozovky (ľavá strana v smere staničenia) a v 2 etape zvyšné 2/3 šírky vozovky (pravá strana v smere staničenia). Doprava bude vedená v 1 etape v dvoch jazdných pruhoch na pravej strane vozovky. V etape 2 v jednom jazdnom pruhu na ľavej strane vozovky.

Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude pohyb stavebných vozidiel a mechanizmov vykonávaný po existujúcich komunikáciách.

Po ukončení prác sa zvýšili bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy cez most, čo prinesie pozitívny dopad na dopravnú situáciu v predmetnej lokalite.

Navrhovaná činnosť nekladie nároky na potrebu statickej dopravy.

Vplyv na dopravu bude v celkovom kontexte pozitívny a dlhodobý.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Most nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody. Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Dotknuté územie nezasahuje do žiadneho z prvkov RÚSES, preto realizácia zámeru nebude mať negatívny vplyv na prvky RÚSES.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na pamiatkovo chránené objekty.

Vplyvy na archeologické náleziská

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú archeologické náleziská.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Iné vplyvy

Iné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Vplyvy na hlukovú situáciu

Negatívnym zdrojom hluku počas búracích a stavebných prác navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza 35 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti. V blízkosti sa nachádzajú rodinné domy a záhrady.

Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB, ale len lokálne a krátkodobo.

Vplyvy hluku počas výstavby hodnotíme ako negatívne a krátkodobé.

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/11. Nakoľko sa jedná o existujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia.

Celkový vplyv na hlukovú situáciu po uvedení nového mosta do prevádzky hodnotíme ako mierne negatívny, ale nezmenený oproti súčasnému stavu, pred realizáciou navrhovanej činnosti.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Príprava navrhovanej činnosti sa bude riadiť technologickými predpismi a normami. Riziká počas demolačných a stavebných prác vyplývajú z charakteru práce (práce s mechanizmami a zariadeniami). Riziká je možné eliminovať dôsledným dodržiavaním podmienok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dôležité sú podmienky požiarnej ochrany a prístup k objektom v prípade použitia požiarnej techniky po spevnených prístupových plochách. Vzhľadom k tomu k vzniku havárie môže dôjsť len po zlyhaní technických zábran pôsobením vonkajších činiteľov alebo obzvlášť neopatrnou a nezodpovednou manipuláciou, pohybom strojov a vozidiel v areáli staveniska. Riziká technického pôvodu je možné eliminovať pri dodržaní všetkých stavebných, prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nie je predpoklad negatívnych vplyvov na životné prostredie. Počas prevádzky navrhovanej činnosti môže k negatívnemu vplyvu na životné prostredie dôjsť, len v prípade dopravných havárií motorových vozidiel, pri ktorých by vznikol únik znečisťujúcich látok do životného prostredia.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území neboli identifikované.

Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Vplyvy počas prevádzky zariadenia budú mať charakter dlhodobý a trvalý s pozitívnym prínosom pre posudzovanú lokalitu a obyvateľstvo. Na základe predchádzajúceho hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia, ktoré by malo negatívne dopady na zdravie obyvateľov, resp. na životné prostredie.

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavujú len počas búracích a stavebných prác. Popisované negatívne vplyvy budú len krátkodobého, lokálneho a dočasného charakteru.

4.4. Hodnotenie zdravotných rizík

Hodnotenie zdravotných rizík predstavuje odhad miery závažnosti záťaže ľudskej populácie vystavenej zdraviu škodlivým faktorom životných podmienok a pracovných podmienok a spôsobu života s cieľom znížiť zdravotné riziká.

Vplyv činnosti na zdravotný stav obyvateľstva by sa mohol prejavovať pri výraznom negatívnom ovplyvnení základných zložiek životného prostredia (ovzdušie, voda, pôda), ako aj priamymi vplyvmi ako sú napr. hluk, vibrácie, elektromagnetický a svetelný smog a pod. Z hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva, že predpokladané vplyvy nie sú natoľko významné, aby ovplyvnili zdravotný stav obyvateľstva, alebo vyvolali následné zdravotné riziká. Zvýšený hluk a prašnosť budú vznikať len počas demolačných prác a počas výstavby nového mostu.

Realizácia zámeru sa bude riadiť predovšetkým stavebnými a technologickými predpismi a normami. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod.. Tieto riziká je možné eliminovať pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci. Vzhľadom k tomu, že realizácia investičného zámeru bude len vo vyhradenom priestore, nemôžu vzniknúť reálne zdravotné riziká ani iné dôsledky na obyvateľstvo.

Zdravotné riziká vyvolané realizáciou zámeru hodnotíme ako zanedbateľné až nulové.

4.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia

Navrhovaná činnosť nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody. Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov. Navrhovaná činnosť nezasahuje žiadny z prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability.

Navrhovaná činnosť sa nachádza a bude sa realizovať v obci Kysucký Lieskovec a zrekonštruuje sa súčasný most ponad potok Lodnianska v rovnakom mieste, ako stojí most, ktorý je v nevyhovujúcom stave, aj v súčasnosti.

V súčasnosti sa v širšom okolí nachádzajú zastavané plochy, pre ktoré je charakteristická pomerne nízka biodiverzita. Posudzované plochy, pre realizáciu navrhovanej činnosti nie sú z fytoecologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Vzhľadom na charakter biotopu priamo na riešené územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov. Pretože sa činnosť bude vykonávať na lokalite, ktorá slúži aj v súčasnosti rovnakému účelu, vplyv na biodiverzitu bude nulový.

4.6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

Z celkového pohľadu, je možné hodnotiť navrhovanú činnosť, ako činnosť, ktorá prinesie pozitívnu zmenu do jestvujúceho prostredia, nakoľko bude nevyhovujúci most, ktorý je v zlom technickom stave, nahradený novým, ktorý zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy v hodnotenom území.

Z negatívneho dopadu na životné prostredie a obyvateľstvo je možno označiť obdobie počas demolačných prác a výstavby samotného mostu, ktoré bude sprevádzané zvýšením znečistenia ovzdušia a zvýšenou hladinou hluku. Z celkového pohľadu sa bude jednať len o dočasné negatívne vplyvy.

Posúdenie všetkých očakávaných vplyvov z hľadiska významnosti a časového pôsobenia obsahuje nasledujúca tabuľka.

Tab. č. 4: Posúdenie očakávaných vplyvov

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
Vplyvy počas výstavby													
Biotopy			■	■		■			■		■		

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
Hluk			■	■		■			■				■
Ovzdušie			■	■		■			■			■	
Pôda	■												
Voda			■		■	■			■		■		
Horninové prostredie	■												
ÚSES	■												
Scenéria krajiny	■												
Chránené územia	■												
Kultúrne pamiatky	■												
Doprava			■	■		■			■			■	
Poľnohospodárstvo	■												
Lesné hospodárstvo	■												
Obyvateľstvo		■						■			■		
Pracovné príležitosti	■												
Vplyvy počas prevádzky													
Biotopy	■												
Hluk			■		■			■			■		
Ovzdušie	■		■		■			■			■		
Pôda	■												
Voda	■												
Horninové prostredie	■												
ÚSES	■												
Scenéria krajiny	■												
Chránené územia	■												
Kultúrne pamiatky	■												
Doprava		■		■				■					■
Poľnohospodárstvo	■												
Lesné hospodárstvo	■												
Obyvateľstvo		■			■			■				■	
Pracovné príležitosti	■												

4.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy zámeru nepresahujú štátne hranice.

4.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

S prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia sa nepredpokladajú také vplyvy, ktoré by mohli výrazne negatívne ovplyvniť súčasný stav životného prostredia v širšom okolí.

4.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Neboli identifikované ďalšie možné významné riziká spojené s realizáciou zámeru.

4.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie

Pre realizáciu zámeru a jeho prevádzku je potrebné dôsledné dodržiavanie platných technologických, bezpečnostných a protipožiarnych predpisov a platnej legislatívy.

Pri realizácii je nutné dodržiavať zásady ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

Pre minimalizáciu možných rizík bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie potrebné vypracovať postup v prípade vzniku havarijných udalostí. Zhotoviteľ je povinný vykonať všetky potrebné organizačné a technické opatrenia, aby zabránil úniku znečisťujúcich látok do prostredia. Zhotoviteľ musí zabrániť úniku ropných produktov, palív, mazív a rôznych chemikálií a ďalších znečisťujúcich látok pri preprave, skladovaní a ich použití. Počas realizačných prác je zhotoviteľ povinný zabezpečiť dodržiavanie platných bezpečnostných predpisov v súlade s platnou legislatívou pre zabezpečenie bezpečnosti na stavenisku.

Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov činnosti na životné prostredie sa navrhujú opatrenia uvedené v nasledujúcich kapitolách.

Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia

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

Opatrenia na ochranu zdravia ľudí

Pri prevádzke činnosti dodržať ustanovenia zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci. Dôležitým aspektom bezpečnosti ľudí, je prehľadné a dostatočné vyznačenie dopravných obmedzení, ktoré vzniknú počas búracích a stavebných prác.

Pri realizácii objektu je nutné dodržiavať všetky súvisiace TKP, normy, vyhlášky a predpisy. BOZP sa riadi nariadením vlády 396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisku, vyhláškou 147/2013 o bezpečnosti práce a technických zariadeniach pri stavebných prácach.

Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd

- Vypracovať postupy v prípade havarijnej situácie počas výstavby, ktorý bude riešiť elimináciu negatívneho vplyvu stavby na životné prostredie (prašnosť, únik škodlivín, technický stav vozidiel stavby, odstavné plochy, komunikácie, dopravné trasy a iné). Náležitosti plánu budú vypracované v zmysle platnej legislatívy.
- Zabezpečiť dobrý technický stav stavebných strojov a mechanizmov z hľadiska možnosti úniku znečisťujúcich látok a vykonávať pravidelné preventívne kontroly.
- Zabezpečiť miesta prípadného výskytu nebezpečných látok dostatočným množstvom havarijných prostriedkov.
- Počas prevádzky je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.
- Zabezpečiť plochy, na ktorých budú parkovať stavebné stroje a mechanizmy vhodnými opatreniami, ktoré zabránia úkapom znečisťujúcich látok do životného prostredia.

Nakladanie s odpadmi

- Držiteľ odpadov je povinný odpady vznikajúce pri činnosti zhromažďovať a triediť podľa druhov a nakladať s nimi v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.
- Dodržiavať ustanovenia zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť predpokladané množstvá O - odpadov a N - odpadov vznikajúcich počas realizácie navrhovanej činnosti.
- V prípade vzniku nebezpečných odpadov, tie zhromažďovať oddelene od ostatných odpadov v areáli stavby, na vyhradenom mieste. Tieto odpady musia byť uložené v nepriepustných obaloch a sudoch do doby prepravy oprávnenou osobou za účelom následného zneškodnenia, resp. zhodnotenia.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov odovzdal odpady na zhodnotenie/zneškodnenie len osobám, ktoré sú na túto činnosť oprávnené.
- Pre odpady zo stavebných a demolačných prác zabezpečiť ich zhodnotenie, resp. prípravu na ich ďalšie využitie.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov viedol a uchovával evidenciu o druhoch a množstve odpadov, o ich zhodnocovaní a zneškodňovaní.

Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami

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

4.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala

Nulový variant je stav, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala a predstavuje areál v súčasnosti.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov. Napriek zníženiu priemyselnej výroby, zmene technológií, zlepšeniu technickej štruktúry dopravných prostriedkov je i naďalej jedným z najvýraznejších environmentálnych problémov riešeného územia tvorba odpadov, znečistenie povrchových vôd a kvalita ovzdušia.

Zájimové územie je poznačené antropogénnymi vplyvmi. Samotné záujimové územie tvoria biotopy poľnohospodárskej krajiny, ktoré sa postupne menia na trvalo zastavané územie. Biodiverzita územia je hodnotená ako nízka.

Jestvujúce voľné plochy v susedstve nie sú z fytoecologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Vzhľadom na charakter biotopu na záujimové územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov.

V riešenom území je vegetácia výrazne ovplyvnená antropogénnou činnosťou, súčasné druhové a priestorové zloženie je výsledkom a odrazom vplyvu človeka na životné prostredie.

Realizáciou navrhovanej činnosti sa odstráni havarijný stav mosta, čo bude viesť k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti dopravy v predmetnom úseku cesty I/11.

4.12. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, ktoré je v územnom pláne obce Kysucký Lieskovec definované ako Zberná komunikácia funkčnej triedy B1-I/11.

Navrhovaná činnosť bude predstavovať odstránenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte a zastavenie jeho degradácii a rozpadu. Most prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska v obci Kysucký Lieskovec. Existujúci mostný objekt v súčasnosti vykazuje množstvo porúch. Poruchy sa týkajú najmä mostného zvršku, ktorý je v zlom stave, rozpadávajúce sa rímky, sieťové trhliny na vozovke, zatečenie betónovej plochy opôr a krídiel, porušený a rozpadnutý betón a nevyhovujúce zvodidlá. Charakter využitia územia sa nezmení.

Stavba nového mosta bude stáť na rovnakom mieste, ako stál most cez potok Lodnianska aj doteraz. Uvedené územie je vyhradené pre dopravnú infraštruktúru aj v súčasnosti, tzn. charakter využívania územia sa oproti aktuálnemu stavu nezmení.

4.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov

Zámer je spracovaný po obsahovej a štruktúrnej stránke v zmysle Prílohy č. 9 zákona č. 24/2006 Z.z.. Údaje v Zámere komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti. Z posúdenia uvedeného v Zámere vyplýva, že predpokladaný vplyv činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia je málo významný. Zámer bude predložený podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie, na zisťovacie konanie.

5. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie

Navrhovateľ listom požiadal Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o ŽP o upustenie od požiadavky variantného riešenia. Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o ŽP vplyvov na životné prostredie vo svojom liste č. OU-KM-OSZP-2021/000778-002 zo dňa 30.06.2021 upustil od požiadavky variantného riešenia, a preto navrhovateľ predkladá Zámer spracovaný v jednom variante.

5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

Pretože navrhovateľ predkladá Zámer spracovaný v jednom variante, nebol vytvorený súbor kritérií na porovnanie variantov.

5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Samotný zámer je rozpracovaný iba v jednom variante z nasledujúcich dôvodov:

A/ alternatívne umiestnenie

Navrhovaná činnosť rieši rekonštrukciu mostovky starého existujúceho mostu s ponechaním nosníkov a výmeny mostného zvršku (vozovka, rímasy, zvodidlá a zábradlia) s miernou úpravou výškového vedenia trasy I/11 v mieste premostenia a v nadväznosti na existujúcu cestu I/11. Stavba rieši rekonštrukciu existujúceho mosta č. 227 ponad potok Lodnianska na ceste I/11 Kysucký Lieskovec.

Sanácia a oprava existujúcej konštrukcie je pri poruchách, ktoré sa na moste vyskytujú nevhodná.

B/ alternatívne stavebné a technologické riešenie

Zlepšenie stavebno - technického stavu mosta ev. č. 227 v rámci existujúcej cestnej komunikácie. Zvýšenie plynulosti jazdy a bezpečnosti na komunikácii v danom úseku. Všetok materiál z búrania bude recyklovaný pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Vybúrané kovové časti (dilatácie, kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zberných surovín. Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov o čom zhotoviteľ predloží investorovi doklad.

Navrhnuté bude zariadenie, ktorá svojou objektovou skladbou a technologickým vybavením bude plne vyhovovať pre požadovaný účel. Zariadenie bude navrhnuté tak, aby spĺňalo všetky požiadavky z hľadiska právnych predpisov v oblasti ochrany životného prostredia, ako aj ostatných príslušných právnych predpisov.

Pri hodnotení vplyvov bolo porovnávané navrhované riešenie so situáciou, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Navrhované riešenie stavby vychádza zo spracovaného ekonomického a technického porovnania viacerých variant. Jedná sa o pomerne jednoduchú stavbu – rekonštrukcia mosta ponad potok Lodnianska.

Uvedeným technickým variantom sa zabezpečí rýchle ekonomicky prijateľné obnovenie bezproblémovej dopravnej situácie s výrazným zvýšením bezpečnosti cestnej premávky.

Účelom stavby je odstránenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte a zastavenie jeho degradácie a rozpadu. Most prevádza cestu I/11 ponad potok Lodnianska v obci Kysucký Lieskovec. Existujúci mostný objekt v súčasnosti vykazuje množstvo porúch. Poruchy sa týkajú najmä mostného zvršku, ktorý je v zlom stave, rozpadávajúce sa rímasy, sieťové trhliny na vozovke, zatečenie betónovej plochy opôr a krídiel, porušený a rozpadnutý betón a nevyhovujúce zvodidlá.

Navrhovaná činnosť rieši rekonštrukciu mostovky starého existujúceho mostu s ponechaním nosníkov a výmeny mostného zvršku (vozovka, rímasy, zvodidlá a zábradlia) s miernou úpravou výškového vedenia trasy I/11 v mieste premostenia a v nadväznosti na existujúcu cestu I/11. Dôvodom stavebných prác stavby ako celku je veľmi zlý stavebný stav mostného zvršku existujúceho mosta na ceste I/11 e.č. 11-227.

Koryto vodného toku je neupravované, kamenisté. Pozdĺžny sklon potoka je pred a za mostom cca. 1,3 %.

Práce budú prebiehať postupne v dvoch etapách. V 1 etape bude riešená 1/3 šírky vozovky (ľavá strana v smere staničenia) a v 2 etape 2/3 šírky vozovky (pravá strana v smere staničenia). Doprava bude vedená v 1 etape v dvoch jazdných pruhoch na pravej strane vozovky. V etape 2 v jednom jazdnom pruhu na ľavej strane vozovky.

Sanácia spodnej stavby zahŕňa opravu drieku opôr a úložných prahov na šírku 2,0 m od okraja, rovnako aj pohľadových betónov krídel. Betón týchto častí mosta je poškodený vodouzatekajúcou z netesných škár, poveternostnými zrážkami. Betónové povrchy driekov a úložných prahov je nutné očistiť vodným lúčom (80-100MPa), prípadnú obnaženú výstuž opieskovať do striebornej farby a opatriť pasivačným náterom. Miesta porúch sa opravujú sanačnou maltou. V miestach kde sú zistené väčšie poškodenia povrchu sa pred očistením vodným lúčom urobí mechanické osekávanie povrchu betónu až do potrebnej hrúbky (po zdravý betón). Ďalej bude povrch zahladený a upravený jemnou sanačnou maltou.

Spodná stavba je tvorená mohutnými oporami zo železobetónu, úložné prahy sú rovnako železobetónové. Na opory sú naviazané železobetónové rovnobežné krídla. Opory a krídla sú o seba oddielované. Za oporami budú vybetónované nové záverné múriky. Múriky majú ochrannú funkciu nových dobetonávok čiel nosníkov. Múrik je zo železobetónu, šírka je 0,35 m, výška na opore 1 je 1,230~1,317 m a na opore 2 je 1,175~1,260 m, pričom kopíruje hornú hranu spriahujúcej dosky.

Z dôvodu zhotovenia nových záverných múrikov musí byť odbúraná i časť naväzujúcich krídel, a to do úrovne spodnej hrany úložného prahu. Šírka vybúrania bude cca 1,30 m aby bolo možné vyvrtanie a vlepovanie výstuže záverných múrikov do úložného prahu. Na opory mosta naväzujú v smere komunikácie rovnobežné mostné krídla zo železobetónu.

Z dôvodu vybudovania nových záverných múrikov a nových rím bude po odbúraní mostného zvršku vrátane rím na krídlach odbúraná i horná časť konštrukcie krídel. Následne budú na očistený povrch vybudované dobetonávky zo železobetónu. Dobetonávky budú kotvené do jestvujúcich krídel prostredníctvom betónárskej výstuže vlepenej do predvŕtaných otvorov.

Okolo krídiel budú vybudované nové prídlážby. Pri rímse bude dlažba lemovaná záhonovými obrubníkmi do betónu podľa prílohy 18 úpravy okolo krídiel. Všetky dlažby budú z lomového kameňa

do betónu (200 mm kameň, 100 mm podkladný betón) s vyškárovaním. Dlažby budú ukončené betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 800 mm.

Pozdĺž krídla 2L bude vybudovaný sklz z betónových tvárnic do betónu hr.150 mm. Sklz bude rovnako ukončený betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 800 mm.

Celá úprava komunikácie má dĺžku 168,73 m. Odvodnenie komunikácie bude riešené sklonovými pomermi komunikácie.

Rímasy budú železobetónové, monolitické. Šírka pravej rímasy bude 1050 mm, šírka ľavej rímasy bude 1600 mm. Výška nosa ľavej rímasy je 500 mm a pravej rímasy 600 mm, výška obruby 150 mm, horný povrch bude v sklone 4% smerom k vozovke na pravej rímase a 2,5 % na ľavej rímase. Pozdĺž rímasy bude vo vozovky vyhotovená asfaltová zálievka šírky 20 mm. Na rímach bude osadené nové oceľové zvodidlové zábradlie s úrovňou zachytenia H2 so zvislou výplňou. Na ľavej rímase je zvodidlové zábradlie pred a za mostom napojené na betónové zvodidlo výšky 1,2 m.

Na moste sa nenachádza odvodňovač. Odvodnenie je riešené pozdĺžnymi a priečnymi sklonmi vozovky ku odvodňovaciemu sklzu za krídlom 2L.

Vymenenou pôvodnej poškodenej konštrukcie mosta za nový most bude zlepšenie prechodnosti a tým zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Sprievodné negatívne vplyvy súvisiace s prevádzkou navrhovanej činnosti nepredstavujú významné riziko ohrozenia životného prostredia a jeho zložiek. Antropogénna záťaž, ktorá bude súvisieť s búracími a realizačnými prácami bude predstavovať len krátkodobé zaťaženie viazané na stavebné práce a len v bezprostrednom okolí staveniska bez významného vplyvu na životné prostredie. Vzhľadom na nulové (záber pôdy) alebo len dočasné obmedzenia (hluk, doprava, emisie) a vplyvy na životné prostredie a prevažujúce socio-ekonomické prínosy (zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, ako aj samotnej komunikácie) je realizácia navrhovanej činnosti v navrhovanom území optimálna.

Popisovaná činnosť nebude mať taký vplyv, ktorý by vytvoril novú preťaženú lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, alebo zložky životného prostredia.

6. Mapová a iná obrazová dokumentácia

- Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti – v texte
- List OÚ Kysucké Nové Mesto o upustení od požiadavky variantného riešenia
- Celková situácia stavby

7. Doplnujúce informácie k zámeru

7.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov

Ako podklady pri spracovaní Zámeru boli použité tieto hlavné materiály:

- I/11 Kysucký Lieskovec – most 227, D201 – Technická správa, FIDOP s.r.o., Žilina
- I/11 Kysucký Lieskovec – most: D101 – Úprava cesty I/11, Technická správa, FIDOP s.r.o., Žilina
- Územný plán mesta Kysucký Lieskovec
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Kysucký Lieskovec na roky 2019 -2023
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 -2020
- Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, 2002
- Mazúr E., Lukniš M.: Geomorfologické jednotky 1:500 000, Atlas SSR, SAV, 1980
- Európsky významné biotopy na Slovensku, ŠOP SR Banská Bystrica
- Katalóg biotopov Slovenska, Daphne, 2002
- www.sopsr.sk
- www.sazp.sk
- www.kysuckylieskovec.sk
- www.vupop.sk/
- www.enviro.gov.sk

Legislatíva:

- Zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- Zákon č. 137/2010 Z.z. o ovzduší v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší,
- Zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MZ 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
- Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov,
- Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 314/2001 Z. z. o ochrane pre požiarmi v znení neskorších predpisov

7.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru

Ku dňu spracovania zámeru bol doručený list z Okresného úradu Kysucké Nové Mesto, Odboru starostlivosti o životné prostredie č. listu č. OU-KM-OSZP-2021/000778-002 zo dňa 30.06.2021, ktorým Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, Odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy, ktorý plní povinnosti na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie, upustil od požiadavky variantného riešenia.

7.3. Ďalšie doplňujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie

V predloženom zámere sú spracované všetky v súčasnosti dostupné informácie o postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

V rámci prípravy navrhovanej činnosti bola vykonaná v júni 2021 obhliadka jestvujúceho stavu.

Na základe zistených skutočností bol spracovaný zámer. Ďalšie informácie pre spracovanie zámeru boli čerpané z odbornej literatúry, prieskumov, meraní a hodnotení týkajúcich sa danej lokality z verejne dostupných zdrojov.

Zámer je spracovaný po štruktúrálnej stránke v zmysle Prílohy č. 9 zákona č. 24/2006 Z.z.. Údaje v Zámere komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti. Z posúdenia uvedeného v Zámere vyplýva, že predpokladaný vplyv činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia je málo významný.

Zámer bude ďalej predložený na zisťovacie konanie podľa zák. č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

8. Miesto a dátum vypracovania zámeru

Trenčín, júl 2021

9. Potvrdenie správnosti údajov

9.1. Spracovateľ zámeru

ENEX consulting, s.r.o., Školská 66, 911 05 Trenčín

9.2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru a podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa

Potvrdzujeme správnosť údajov:

Za spracovateľa

Mgr. Filip Sapák

V Trenčíne, dňa

Za navrhovateľa

PhDr. Ivan Brečka, MBA, riaditeľ IVSC Žilina

V Žiline, dňa

PRÍLOHY