

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I.triedy, 1.etapa „I/62 Sered’, most ev. č. 62-013“

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

Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest
Miletičova 19, 826 19 Bratislava

Zhotoviteľ:



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

Prešov, apríl 2021

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
1.	NÁZOV	3
2.	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	3
3.	SÍDLO	3
4.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	3
5.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	3
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	4
2.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU	4
2.2	POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	4
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	11
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH	12
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE	14
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	14
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE	15
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	15
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	18
1.	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF	18
2.	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	18
3.	VPLYVY NA OVZDUŠIE	19
4.	VPLYVY NA VODNÉ POMERY	19
5.	VPLYVY NA PÔDU	19
6.	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	20
7.	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	20
8.	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	20
9.	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	20

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME	20
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIAHKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	20
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ	20
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	21
14. INÉ VPLYVY	21
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV	21
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	22
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	22
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH	23
VI. PRÍLOHY	24
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA	24
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE	24
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	24
4. FOTODOKUMENTÁCIA	24
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	25
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	25
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	25

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Viliam Žák – riaditeľ IVSC Bratislava

Tel: 02/502 55 389

E-mail: viliam.zak@ssc.sk

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

Ing. Dana Neckárová – námestník úseku investičnej prípravy

Tel: 02/502 55 452

E-mail: dana.neckarova@ssc.sk

Ing. Radoslav Semeš – odborný zamestnanec prípravy stavby

E-mail: radoslav.semes@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Bratislava

Miletičova 19

826 19 Bratislava

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 1. etapa „I/62 Sered', most ev. č. 62-013“

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Trnavský

Okres: Galanta

Obec/katastrálne územie: Sered'/Sered'

Parcely: KN C – 2774/17, 2272/12, 2809/4, 2774/18, 2272/11, 2270/1, 2812/6, 2816/1, 3577/2, 2808

KN E – 1571/101, 1840/3, 1106/2, 454/3, 2812/5, 454/5, 454/2, 933/101, 1032, 451,

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

V rámci modernizácie a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na ceste I/62 a vzhľadom na stavebný stav mosta ev.č.62-013 VII – havarijný je riešená novostavba mosta ev.č.62-013 v zastavanom území mesta Sered'. Mostný objekt premostuje železničnú trať ŽSR č. 133 Galanta – Leopoldov. Na predmetnom úseku cesty je riešená rekonštrukcia a rozšírenie vozovky s cyklochodníkom a chodníkom pre peších, úprava resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení.

Cesta I/62 je súčasťou cestnej siete SR v smere západ - východ, v úseku Senec – Sládkovičovo – Veľká Mača – Sered' – Šoporňa. Začína v križovatke s cestou I/61 v Senci a končí v pred Šoporňou, kde sa napája na R1, ktorá je súčasťou európskej cesty E58.

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a príľahlých úsekoch cesty podľa aktuálnych STN a Euronoriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na stavebné povolenie, spracovaná firmou ISPO spol. s r.o. v marci 2021.

Prekážkou prevádzanej komunikácie je železničná trať ŽSR č. 133 Galanta – Leopoldov.

Cesta I/62 je riešená v kategórii MZ 12,5/50. Šírka jazdného pruhu je 3,50m, vodiaci prúžok má šírku 0,25m. Cyklistický pruh šírky 1,25m má bezpečnostný odstup od komunikácie 0,5m a od chodníka 0,25m. Šírka chodníka pre peších je 1,5m+0,50m bezpečnostný odstup.

Inžinierske siete, ktoré prekážajú výstavbe, alebo sú v kolízii s jednotlivými časťami stavby budú preložené, resp. upravené tak, aby stavba nenarušila ich prevádzku, resp. užívanie.

V mieste stavby sa nachádzajú podzemné telekomunikačné siete ŽSR, verejného osvetlenia, miestneho rozhlasu, káble orange, plynu STL a NTL, vzdušné siete verejného osvetlenia a miestneho rozhlasu, káble kamerového systému mestskej polície elektrickej energie a telekomunikácii. Jestvujúci STL plynovod nie je v kolízii s novonavrhovanou stavbou a preto sa neuvažujeme zo zmenami na STL potrubí.

Objekt 101-00 rieši príslušné úseky cesty I/62 pred a za mostným objektom ev.č.62-013, ktorý sa rekonštruje. Dĺžka úpravy pred mostom ev.č.62-013 je cca 35,00m a za mostným objektom je v dĺžke 98,00m. Celková dĺžka úpravy na ceste I/62 je 200,00m.

Dĺžka trasy: 200 m

Smerové oblúky: $R=1000$ m

Výškové oblúky: $R_{min}=600$ m

Pozdĺžny sklon: $s_{min}=3,00\%$, $s_{max}=5,35\%$.

Priečny sklon cesty je strechovitý 2,5%.

Odvedenie zrážkovej vody z vozovky bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie na okraj vozovky cez uličné vpusty do vsakovacích štrkových pilót umiestnených pod konštrukciou chodníkov.

Konštrukcia vozovky po odfrézovaní existujúcich asfaltových vrstiev je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.1

Asfaltový betón	AC 11 O; PMB; I	40 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ;	0,50kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	60 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ;	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Výstužná geomreža so sklenených vlákien, pevnosť v ťahu min. 100/100 kN/m, veľkosť ôk min. 20x20 mm			TP 064
Frézovanie hr.100mm, očistenie povrchu, výspravky trhlín			
Spolu :		100mm	

Konštrukcia vozovky v mieste novej konštrukcie vozovky je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.2

Asfaltový betón	AC 11 O; PMB; I	40 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS;	0.5kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón.	AC 16 L; PMB; I;	60 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS;	0.5kg/m ²	STN 73 6129:2009
Výstužná geomreža so sklenených vlákien, pevnosť v ťahu min. 100/100 kN/m, veľkosť ôk min. 20x20 mm			TP 064
Asfaltový betón	AC 22 P; PMB; I;	90 mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PI;	0.70kg/m ²	STN 73 6129:2009
Cementom stmelená zmes	CBGM C _{8/10}	180 mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/63 Gp	min.250 mm	STN 61 6126
Spolu		min. 620 mm	

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. $E_{def2}=90$ MPa. V miestach s neúnosným podložíom je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti na danom úseku.

Dôležitou podmienkou zabezpečenia kvality a životnosti vozovky je dosiahnutie požadovaných návrhových hodnôt pevnostných a deformačných charakteristík konštrukčných vrstiev vozovky v zmysle platných technických noriem, technických predpisov a katalógových listov.

Po odfrézovaní krytu vozovky musia byť všetky lokálne poruchy - trhliny prerezané na šírku 10-30mm podľa šírky trhliny a hĺbku 25-35mm, riadne vyčistené a opatrené penetračným adhéznym náterom a zaliate pružnou asfaltovou zálievkovou hmotou s miernym preliatím.

V prípade, že šírka pôvodnej trhliny na vyfrézovanom povrchu je menšia ako 5mm, trhlinka sa neprereže, ale iba opatrí prúžkom zálievkovej hmoty v šírke cca 40mm. Následne sa položia nové asfaltové vrstvy.

V mieste napojenia na začiatku a konci úpravy, v križovatke dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na existujúcu cestu.

Opevnenie svahu - výstužný blok s kamenným čelom

Pre zabezpečenie cestného násypového telesa pri rozšírení vozovky v rámci cestného telesa je navrhnuté opevnenie svahu s prefabrikovaných blokov s kamenným čelom. Sklon čela systému je 70 stupňov, výška čela je 0,76m. Dĺžka výstuhy je navrhnutá 3,0m. Šírka prednej strany je 3,0m.

Systém je tvorený jedným blokom, ktorý v sebe spojuje výstužnú funkciu a zároveň zaisťuje aj stabilitu a kamenný vzhľad čela svahu. Blok je vyrobený z dvojzákrutovej šesťuholníkovej siete, ktorú v jednom celku tvorí výstužný panel, čelo aj vrchný panel.

Základné údaje o moste podľa STN 73 6200: 1975

- a.) Podľa druhu prevádzanej komunikácie, most :
 - na pozemnej komunikácii
- b.) Podľa pridruženia iných alebo k iným prevádzkovým zariadeniam, most :
 - -
- c.) Podľa prekračovanej prírodnej alebo umelej prekážky, popr. umelej stavby :
 - most cez železničnú trať
- d.) Podľa počtu mostných otvorov alebo polí :
 - most o troch poliach
- e.) Podľa počtu mostkových podlaží umiestnených nad sebou, potom most :
 - jednopodlažný
- f.) Podľa výškovej polohy alebo postradatelnosti mostovky (čl.138), most :
 - s hornou mostovkou
- g.) Podľa meniteľnosti základnej polohy hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - nepohyblivý
- h.) Podľa plánovanej doby trvania, most :
 - trvalý
- i.) Podľa priebehu trasy na moste :
 - vo výškovom oblúku
- j.) Podľa situačného usporiadania, most :
 - šikmý
- k.) Podľa projektovanej zaťažiteľnosti, most :
 - s normovou zaťažiteľnosťou,
- l.) Podľa hmotnostnej podstaty hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - masívny
- m.) Podľa členitosti hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - plnostenný
- n.) Podľa predvolenej charakteristiky alebo statickej funkcie mostnej konštrukcie, most :
 - doskový
- o.) Podľa konštrukcie usporiadania priečneho rezu, most :
 - otvorene usporiadaný
- p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :
 - s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60):..... 52,50 m

Dĺžka mosta (čl. 61): 67,50 m
 Šikmosť mosta (čl. 65): ľavá
 Šírka vozovky medzi obrubníkmi: 11,50 m
 Šírka chodníka: verejný na oboch stranách - 1,50 m
 Šírka mosta medzi zvodidlami: 11,50 m
 Výška mosta (čl. 74): 7,63 m
 Stavebná výška (čl. 75): 1,24 m
 Plocha mosta: 840 m²
 Zataženie mosta: STN EN 1991-2 (LM1, LM2, LM3)

Popis mosta

V rámci modernizácie a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na ceste I/62 a vzhľadom na stavebný stav mosta ev.č.62-013 VII – havarijný je riešená novostavba mosta ev.č.62-013 v zastavanom území mesta Sereď. Mostný objekt premostuje železničnú trať ŽSR č. 133 Galanta – Leopoldov. Na predmetnom úseku cesty je riešená rekonštrukcia a rozšírenie vozovky s cyklochodníkom a chodníkom pre peších, úprava resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení.

Cesta I/62 je súčasťou cestnej siete SR v smere západ - východ, v úseku Senec – Sládkovičovo – Veľká Mača – Sereď – Šoporňa. Začína v križovatke s cestou I/61 v Senci a končí v pred Šoporňou, kde sa napája na R1, ktorá je súčasťou európskej cesty E58.

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a príľahlých úsekoch cesty podľa aktuálnych STN a Euronoriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Územné podmienky

Predmetné územie sa nachádza v intraviláne mesta Sereď. Železnica je na rovinatom teréne a cestná komunikácia je vybudovaná na násype. Okolie mostného objektu, resp. cestnej komunikácie je miestami zarastené krovínami a drevinami.

Geologické podmienky

Inžiniersko-geologické podmienky nie sú známe.

Rozsah návrhu

- Asanácia jestvujúceho mosta
- Realizácia dočasnej lávky pre peších
- Realizácia nového mostného objektu, pri obmedzenej železničnej doprave
- Kompletná výmena mostného zvršku – výmena ložísk, výmena MZ, výmena protidotykovej zábrany
- Rekonštrukcia cesty I/62 o dĺžke približne 200 m

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Charakteristika objektu

Mostný objekt je trojpoľový o rozpätí 15,0+24,5+15,0m. Na moste sa nachádza dvojpruhová cestná komunikácia so šírkami jazdných pruhov 3,50m a cyklistickými pruhmi šírky 1,25m po oboch stranách komunikácie. Most je vybavený aj chodníkom pre peších na oboch stranách šírky 1,50m. Chodník je od komunikácie oddelený zvýšenou obrubou a mostným zvodidlom. Celková šírka mosta je 16,0m.

Nosná konštrukcia

Nosnú konštrukciu tvorí železobetónová doska s premenlivou hrúbkou z betónu triedy C40/50 a vystužená betonárskou oceľou triedy B 500B. Krajné polia sú minimálnej hrúbky 1,10m a stredové pole minimálnej hrúbky 0,55m. V priečnom reze má horný povrch dosky strechovitý tvar so sklonom 2,50% a s protisklonom pod chodníkmi 2,50%. Spodný povrch je priamy a pod chodníkmi sa zužuje k voľnému konci. Celková šírka NK je 15,70m. V pozdĺžnom smere je NK vo výškovom oblúku so sklonmi +3,10% a -3,0%. Zmena hrúbky medzi krajnými a stredovým poľom je riešené prostredníctvom oblúkovitého nábehu na dĺžke

6,0m od podpory. Nosná konštrukcia je uložená na oporách pomocou elastomérových ložísk a na podperách pomocou vrubového kĺbu.

Spodná stavba

Spodnú stavbu tvoria krajné opory a dve stredové podpory zo železobetónu. Navrhovaná trieda betónu je C30/37 a betonárska oceľ triedy B 500B. Podpory sú stenové s kolmou šírkou 11,50m a hrúbkou 0,50m. Opory sú zložené zo záverného múrika a úložného prahu. Úložný prah je šírky 2,50m a vysoký cca 2,30m. Na úložnom prahu sa nachádzajú podložiskové bloky pre uloženie elastomérových ložísk. Záverný múrik má hrúbku 0,85m, na ktorom bude zakotvená prechodová doska dĺžky 5,0m. Opora bude mať na svojich krajoch zavesené rovnobežné krídla hrúbky 0,50m, ktoré budú po 2 na každej strane z dôvodu uchytenia rímsy. Prvky spodnej stavby budú založené na veľkopriemerových pilótach.

Zakladanie

Zakladanie je navrhnuté pomocou hĺbkových veľkopriemerových pilót. Priemer pilót vrátane výpažnice je Ø620mm. Pilóty sa navrhujú z betónu triedy C25/30 s betonárskou oceľou triedy B 500B. Dĺžka pilót pod oporami je 13,0m a pod medziľahlými podperami 16,0m.

Pilóty boli navrhované na základe IG prieskumu.

Konštrukcia vozovky na moste

Vozovka je navrhnutá pre triedu dopravného zaťaženia I v nasledujúcej skladbe:

• Asfaltový betón	AC 11 O; I	hr. 40mm
• Asfaltový spojovací postrek	PS	0,50kg/m ²
• Asfaltový betón	AC 11 L; PMB; I	hr. 45mm
• Asfaltový spojovací postrek	PS	0,50kg/m ²
• Certifikovaný hydroizolačný systém z NAIP		hr. 5mm
• Zapečatujúca vrstva		
• Mostovková doska (úprava obrokovaním)		
• Spolu		90mm

Konštrukcia vozovky mimo mosta

Konštrukcia vozovky :

• Asfaltový betón	AC 11 O; PMB; I	hr. 40mm
• Asfaltový spojovací postrek	PS	0,50kg/m ²
• Asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	hr. 60mm
• Asfaltový spojovací postrek	PS	0,50kg/m ²
• Výstužná geomreža so sklenených vlákien		
• Asfaltový betón	AC 22-P; PMB; I	hr. 90mm
• Asfaltový infiltračný postrek	PI	0,70kg/m ²
• Cementom stmelená zmes	CBGM C _{8/10}	hr. 180mm
• <u>Nestmelená vrstva zo štrkodrviny</u>	<u>UM ŠD; 0/63 G_p</u>	<u>min.hr. 250mm</u>

Spolu min. 620mm

Izolácie na moste

Betónové povrchy pod terénom

Všetky betónové plochy trvalo uložené pod úrovňou terénu budú opatrené izoláciou proti zemnej vlhkosti t.j. 1x penetračný + 2x asfaltový náter.

Hydroizolácia mostovky

Mostovka bude obrokovaná a opatrená zapečatujúcou vrstvou. Na takto ošetrenú mostovku bude aplikovaný certifikovaný hydroizolačný systém z natavovacích asfaltových pásov hrúbky 4,5-6mm. Ochrana

izolácie v oblasti vozovky bude realizovaná ochrannou vrstvou z asfaltobetónu a pod rímsami bude ochrana riešená asfaltovými izolačnými pásmi zaistenými proti posunutiu celoplošným natavením alebo nalepením bezrozpušťadlovými asfaltovými materiálmi. Presah tejto ochrannej vrstvy musí presahovať min.200mm za hranu zvýšenej obruby monolitckej rímsy. Izolácia a ochranná vrstva izolácie pod rímsami na okraji mostovky musí byť upravená spoľahlivým vodotesným ukončením (napr. zastierkovaním alebo zahladením okrajov izolácie za horúca).

Izolácia medzi prechodovou doskou a záverným múrikom

Prekrytie škáry medzi prechodovou doskou a záverným múrikom bude tvorené prekrytím izoláciou použitou na mostovke. Ochrana izolácie bude vyhotovená asfaltovým pásom, ktorý sa ukončí na závernom múriku podľa navrhnutého mostného záveru.

Rímsy

Rímsy sú navrhované z betónu triedy C35/45(P) s rozptýlenými polypropylenovými vláknami a na svojich voľných koncoch budú opatrené polymerbetónovými rímsovými prefabrikátmi hr.40mm a výšky 500mm. Šírka ríms bude na oboch stranách rovnaká a to 2,25m so sklonom 2,50% k vozovke. V rímse sa bude nachádzať 3x káblková chránička. Tvar zvýšenej obruby plne rešpektuje platné VL4.

Kotvenie ríms do nosnej konštrukcie a krídel bude realizované pomocou oceľových kotevných prípravkov umiestnených podľa výkresovej dokumentácie. Ich protikorózna ochrana musí zodpovedať VL4 a TP068.

Aby sa predišlo resp. obmedzil nepriaznivý vplyv zmrašťovania betónu na celistvosť povrchu ríms, navrhujú sa pracovné škáry vo vzájomnej vzdialenosti 6-12m. Betónovať sa bude každý druhý pracovný celok ohraňovaný pracovnými škármi. Zostávajúce pracovné celky sa zhotovia s časovým posunom aspoň jedného týždňa od zhotovenia susedných celkov. Výstuž v pracovných celkoch ostáva neprerušená.

Dilatačné celky ríms plne rešpektujú dilatácie na moste.

Odvodnenie mosta

Zrážková voda bude z vozovky odvádzaná strechovitým priečnym sklonom k zvýšeným obrubám ríms a pozdĺž nich do uličných vpustov umiestnených za krídlami.

Prípadné priesaky cez vozovku budú priečnym sklonom horného povrchu mostovky zvedené po izolácii do úžľabí s drenážnym kanálkom šírky 100mm a výšky zodpovedajúcej ochrannej vrstvy izolácie a následne cez drenážne vpuste z nehrdzavejúceho materiálu pod nosnú konštrukciu.

Priesaky v prechodovej oblasti budú zvedené na HDPE fóliu na dne výkopu a následne k pozdĺžnej drenáži za oporou tvorenou rúrkou Ø150mm umiestnenej za rubovou plochou opôr. Drenážne rúrky Ø150mm budú na podkladnom betóne a vedené v sklone min.3% od osi cesty smerom k mostným krídlam a popri nich sa vyústia na opevnený svah.

Prechodová oblasť

Výkopy v rámci budovania opôr je nutné realizovať len v nevyhnutnom rozsahu. Dno výkopu bude opatrené izolačnou fóliou z HDPE chránenou z oboch strán ochrannou geotextíliou. Sklon uloženej fólie bude 10%. Úprava prechodových oblastí musí byť v súlade s TP113.

Prechodová doska

V prechodových oblastiach mosta budú vybudované železobetónové prechodové dosky dĺžky 5,0m uložené vo vybratí v záverných múrikoch. Kĺbové spojenie nosnej konštrukcie s prechodovou doskou je pomocou oceľových trňov. Geometria a vystuženie prechodových dosiek rešpektuje TP113.

Prechodové dosky budú budované na podkladovom betóne hr.150 mm.

Ložiská

Na oporách sú navrhnuté elastomérové ložiská o počte 15 ks na oporu v kolmej osovej vzdialenosti 1,0 m. Ložiská budú uložené na ložiskové bloky. Bližšia špecifikácia elastomérového ložiska vid' statický výpočet.

Na podperách je navrhnutý vrubový kĺb s priemerom trŕnov Ø32 mm v osovej vzdialenosti 250 mm. Bližšia špecifikácia vrubového kĺbu viď statický výpočet.

Mostné závery

Nad oporami č.1 a 4 je navrhnutý mechanický mostný záver s protihlukovou úpravou.

Tesnenie škár

Škárý na styku rôznych materiálov na povrchu mosta budú utesnené proti prenikaniu vody. Obdobne budú utesnené aj dilatačné škárý medzi rovnakými materiálmí.

Pracovná škára rímsy

Pracovné škárý budú vyplnené trvalo pružným tmelom so separáciou. Narezaná alebo vytvorená škára bude opatrená penetračným náterom pre zvýšenie príľnavosti tmelu.

Pracovná škára opory/podpery

Z lícnej strany v mieste pracovnej škárý bude vytvorený skos 20/20 mm a zarezaná škára 15x10 mm bude vyplnená trvalo pružným tesniacim tmelom. Rubová strana v mieste škárý sa opatrí penetračným náterom a prekryje sa natavovaným izolačným modifikovaným pásom šírky min.500 mm. Ochranný izolačný pás môže byť súčasťou izolácie opory.

Dilatačná škára prechodovej dosky

Škára medzi prechodovou doskou a uložením tvoreného vybratím v závernom múríku bude vyplnená pružnou vložkou hr.20 mm a utesnená trvalo pružnou zálíevkou s predtesnením.

Škára pozdĺž obruby

Medzi vozovkou a monolitickou rímsoú sa vyhotoví dilatačná škára šírky 20 mm a hrúbky na celú vozovku, ktorá bude vyplnená trvalo pružnou zálíevkou s predtesnením. Vyhotovená škára bude zo strany vozovky opatrená náterom na zlepšenie príľnavosti zálíevky a na strane rímsy bude aplikovaný kotviaci impregnačný náter.

Úprava hrán železobetónových konštrukcií

Hrany masívnych betónových prvkov budú skosené rozmerom 20/20mm a to vložením trojuholníkovej laty do debnenia

Povrchová úprava betónových plôch

Pohľadové plochy betónových prvkov viditeľných nad terénom budú opatrené zjednocujúcim náterom na betónové povrchy.

Bezpečnostné zariadenia

Oceľové mostné zábradlie

Navrhujeme oceľové mostné zábradlie výšky 1,10m so zvislou výplňou. Zábradlie bude kotvené do monolitckej rímsy prostredníctvom kotiev. V úseku nad železnicou sa zábradlie opatrí protidotykovou ochranou.

Výrobná dokumentácia zábradlia je predmetom dodávateľa zábradlia a bude realizovaná na základe presne zmeranej geometrie monolitckých ríms.

Povrchová úprava zábradlia:

- Abrazívne čistenie povrchu na stupeň min.Sa 2^{1/2}
- Žiarové zinkovanie
- 1x základný náter epoxidový, nominálna hr.80µm
- 1x medzivrstvový náter epoxidový, nominálna hr. 100µm
- 1x vrchný náter polyuretánový, nominálna hodnota hr.60 µm

Mostné zvodidlo

Navrhujeme zábradľové zvodidlo so zvislou výplňou a úrovňou zachytenia H3. Materiál a povrchová úprava zvodidla musí byť podľa certifikovaného systému.

Terénne úpravy

Opevnenie krídel

Pozdĺž krídel na pohľadovej strane sa vyhotoví opevnenie kameňom do betónu na šírke 0,50 m.

Opevnenie opôr

Svah pred oporami bude opevnený kamennou dlažbou ukladanou do betónu v sklone 1: 2 a opretou o betónovú pätku rozmeru 0,5 x 0,8 m. V opevnení pred oporou č.1 a 4 je navrhnuté prístupové schodisko s úrovne terénu po revízny chodník pred úložnými prahmi.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia mosta ev.č. 62-013 cez železničnú trať č. 133 Galanta - Leopoldov a nadväzujúcich úsekov cesty I/62 bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Navrhovaná rekonštrukcia si vyžaduje dočasný záber pozemkov. V rámci dočasného záberu bude vybudovaná aj dočasná lávka pre peších ponad železniciu. Všetky pozemky potrebné na dočasný záber sú v katastri nehnuteľností vedené ako zastavané plochy a nádvoria. Obchádzková trasa bude zriadená na existujúcich komunikáciách. K trvalému záberu lesných pozemkov a poľnohospodárskej pôdy nedôjde.

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Navrhovaná Zmena (prestavba mosta ponad železničnú trať) počas prevádzky nevyžaduje zásobovanie vodou, energiami alebo inými surovinami, okrem posypových materiálov počas zimnej údržby. Bez zmeny oproti súčasnému stavu.

Počas obdobia prestavby bude potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

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

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

Pri prestavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy.

Stavba nepredpokladá potrebu ďalších energetických zdrojov a surovín.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Počas rekonštrukcie mostného objektu bude doprava vedená po obchádzkovej trase, po existujúcich komunikáciach. V súčasnosti je cez predmetný most púšťaná len doprava do 3,5t. Doprava nad 3,5t je už odklonená

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Stavba počas prevádzky nebude vyžadovať žiadne nové pracovné sily.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

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

Prestavba mosta neprinesie do daného územia nový zdroj znečisťovania ovzdušia.

2.4.2 Odpadové vody

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

Počas prevádzky nebudú vznikať žiadne nové odpadové vody. Odvedenie zrážkovej vody z vozovky bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie na okraj vozovky cez uličné vpusty do vsakovacích štrkových pilót umiestnených pod konštrukciou chodníkov. Uličné vpusty budú vybavené odlučovačom ropných látok.

2.4.3 Odpady

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

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

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

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

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

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

17 05 04	Zemina a kamenivo iné, ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedené v 17 05 05	O

Poznámka: Predpokladané množstvá odpadov budú určené v ďalšom stupni PD.

O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad

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

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

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

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

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

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

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

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

Frézovaný materiál, zvodidlá, zábradlia a iný využiteľný materiál sa uskladní v priestoroch správcu SaÚ BSK v Galante.

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

Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiada orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle zákona č.79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

2.4.4 Hluk

Počas prestavby

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

Uvedené vplyvy budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu prestavby, pričom dôležitú rolu bude zohrávať umiestnenie stavebných dvorov (stavebné dvory budú situované na existujúcich spevnených plochách).

Počas prevádzky

Prestavba mosta nevytvára žiadne nové zdroje hluku. Intenzity hluku z dopravy budú na rovnakej úrovni ako doteraz.

2.4.5 Vibrácie

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

Obdobie prestavby

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

Obdobie prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje vibrácií.

2.4.6 Žiarenie

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

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

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

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

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

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

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

- Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa §39a zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebného zákona) – pokiaľ *príslušný stavebný úrad, mesto Sered' v súlade s §39a, ods. 3 stavebného zákona* neupustí od vydania rozhodnutia o umiestnení stavby
- Stavebné povolenie podľa §16 ods. 1 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (*stavebné povolenie most, úpravy cesty I/62, oprava asfaltových krytov na cestách I., II. a III. triedy, dočasná lávka pre peších*), ktoré vydáva špecializovaný stavebný úrad – *Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií*.
- Podkladom pre vydanie vyššie uvedeného stavebného povolenia budú stanoviská príslušných orgánov štátnej správy, vrátane vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie k predkladanému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti.

Dotknutá obec: Sered'

Dotknutý samosprávny kraj: Trnavský samosprávny kraj

Dotknutý orgán:	Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životné prostredie Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Galante
Povoľujúci orgán:	Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Rezortný orgán:	Ministerstvo dopravy a výstavby SR

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

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

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

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 je lokalita záujmového územia stavby zaradená do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Panónska panva, provincia Západopanónska panva, subprovincia Malá Dunajská kotlina, oblasť Podunajská nížina, celok Podunajská rovina.

Podunajská rovina je krajinný celok (juhozápadná časť) Podunajskej nížiny. Nachádza sa na nivách Dunaja a Váhu a zaberá plochu 3 500 km². Je charakteristická minimálnou členitosťou terénu, pričom absolútne výšky sa pohybujú od 107 m n. m. na juhu po 160 m n. m. na severe. Relatívne výškové rozdiely neprekračujú 30 m. Podnebie je teplé a suché, zrážky dosahujú 500 – 600 mm za rok. Veľkú časť Podunajskej roviny zaberá Žitný ostrov. Podunajská rovina zaberá Žitný ostrov a dolné toky Váhu a Nitry a na území Slovenska susedí na západe s pohorím Malé Karpaty, na severe a východe ju obklopuje Podunajská pahorkatina a južnú hranicu vymedzuje rieka Dunaj. Z miest sa tu nachádza Bratislava, Pezinok, Senec, Šamorín, Sládkovičovo, Galanta, Veľký Meder, Dunajská Streda, Sereď, Šaľa, Kolárovo, Nové Zámky, Hurbanovo a Komárno.

Geologická stavba

Predmetné územie je tvorené horninami neogénu. Charakteristické sú sivé a pestré íly, prachy, piesky, štrky, slojky lignitu, sladkovodné vápence a polohy tufitov (brodské, gbelské, kolárovske, volkovské a čečehovské súvrstvie)

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

Ložiská nerastných surovín

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

Hydrogeologické pomery

Územie tvoria štrky, piesčité štrky a piesky, prevažne pleistocénne s anizotropiou často prekryté piesčitými hlinami; priepustnosť pórová, hladina podzemnej vody voľná v hydr. spojitosti s tokmi; tvoria hydraulický celok s neogénnymi drobnými štrkami v podloží.

Územie mesta Sereď patrí do hydrogeologického rajónu Q 048 – Kvartér Váhu v Podunajskej nížine severne od čiar Šaľa - Galanta.

Klimatické pomery

Sledované územie sa nachádza v teplom, suchom okrsku s miernou zimou, s teplotou v januári nad -3°C. Počet dní so snehovou pokrývkou je menej ako 40. Počet letných dní nad 50. Priemerná ročná teplota 9°C – 10°C.

Voda

Záujmové územie odvodňuje rieka Váh, ktorá je ľavostranným prítokom rieky Poprad. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie mosta v medzinárodnom ponímaní do povodia Dunaja.

Realizovaná činnosť nezasahuje žiadnym spôsobom do rieky Váh.

Podzemné vody

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do rájónu: Q 048 – Kvartér Váhu v Podunajskej nížine severne od čiar Šaľa - Galanta.

Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd kvartérnych sedimentov na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvary medzizrnových podzemných vôd kvartérnych náplavov Váhu, Nitry a ich prítokov južnej časti oblasti povodia Váh s označením SK1000400P.

Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd predkvartérnych hornín na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvary medzizrnových podzemných vôd Podunajskej panvy a jej výbežkov oblasti povodia Váh s označením SK2001000P.

Hladina podzemnej vody v danej oblasti je voľná.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú využívané minerálne pramene.

Pôda

K novým trvalým záberom poľnohospodárskej pôdy nedôjde. Obchádzková trasa bude zriadená na existujúcej sieti komunikácii.

Dočasný záber, vrátane dočasnej lávky pre peších, bude na druhu pozemku, ktorý je v katastri nehnuteľnosti vedený ako zastavaná plocha a nádvorie.

Ovzdušie

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

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

Kritická hodnota na ochranu vegetácie je $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2017 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné obdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie (DMH) na ochranu vegetácie.

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

Kritická úroveň na ochranu vegetácie ($30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ za kalendárny rok vyjadrená ako NOX) nebola v roku 2017 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.

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

PM2,5 – pre častice PM2,5 je stanovený len ročný limit $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ktorý vstúpil do platnosti 1. 1. 2015. V roku 2017 táto hodnota bola prekročená na dvoch monitorovacích staniciach, a to na stanici Žilina Obežná a Jelšava Jesenského. Zdravotné dôsledky vyplývajúce zo znečistenia ovzdušia závisia od veľkosti aj zloženia častíc a sú tým závažnejšie, čím sú častice menšie. Európska a po implementácii aj slovenská legislatíva preto presúva ťažisko pozornosti na PM2,5.

Jedným z ukazovateľov, ktorý má charakterizovať zaťaženie obyvateľstva zvýšenými koncentraciami PM2,5 je indikátor priemernej expozície (IPE), ktorý je pre daný rok definovaný ako nepretržitá stredná hodnota koncentrácie spriemerovaná za všetky vzorkovacie miesta za posledné 3 roky. Podľa prílohy č. 11 k vyhláške 360/2010 Z. z. má byť v roku 2020 dosiahnutá limitná hodnota $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Oxid uhoľnatý – na žiadnej z monitorovacích staníc nebola prekročená limitná hodnota a úroveň znečistenia ovzdušia za predchádzajúce obdobie rokov 2012 – 2017 je pod DMH.

Benzén – najvyššia úroveň benzénu sa v roku 2017 namerala na stanici Krompachy, SNP $2,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, čo je pod limitnou hodnotou $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Pb, As, Ni, Cd – limitná ani cieľová hodnota neboli v roku 2017 prekročené. Priemerné ročné koncentrácie ťažkých kovov namerané na staniciach NMSKO sú väčšinou len zlomkom cieľovej, resp. limitnej hodnoty.

BaP – Priemerná hodnota koncentrácie BaP na staniciach Veľká Ida, Letná; Nitra, Štúrova a Banská Bystrica, Štefánikovo nábr. Prekročila cieľovú hodnotu 1 ng.m-3, čo môžeme na AMS vo Veľkej Ide pripísať priemyselnej činnosti (najmä výroba koksu) a čiastočne aj vykurovaniu domácností a na ostatných monitorovacích staniciach vplyvu vykurovaniu domácností pevným palivom a cestnej doprave, najmä dieselovým motorom.

Biota

Základná charakteristika vegetácie

Súčasný druhový a priestorový zloženie vegetácie je výrazne pozmenené. Je výsledkom pôsobenia antropogénnych činiteľov. Predmetný most sa nachádza v zastavanom území.

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia Slovenska patrí posudzované územie do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu eupanónskej xerotermej flóry (Eupannonicum), okresu Podunajská nížina.

Reálna mimolesná vegetácia

Súčasný stav vegetačného krytu posudzovaného územia je takmer úplne zmenený a antropogénne ovplyvnený. Predmetný most sa nachádza v zastavanom území mesta Sered', nad železničnou traťou. V území priamo dotknutom navrhovanou zmenou (prestavbou mosta) sa nachádza nálet drevín: orech kráľovský, jablň, javor poľný, dub zimný, agát biely.

Fauna

V okolí hodnoteného územia sa vyskytuje bežná fauna prevažne urbanizovaného prostredia.

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Riešené územie priamo nezasahuje do **chránených území a ich ochranných pásiem** definovaných podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Rovnako nezasahuje ani do území NATURA 2000. V území platí prvý stupeň ochrany podľa zákona 543/2002 Z.z. V širšom okolí sa nachádza CHVU Uľanská mokraď, CHA Sered'ský park, NPR Dubník, CHVU Kráľova, CH Vlčkovský háj. Najbližšie k posudzovanej činnosti sa nachádza západným smerom asi 1km vzdialený CHA Sered'ský park.

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

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek, prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára podmienky pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory, interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu. Do územia ovplyvneného zmenou navrhovanej činnosti nezasahuje žiaden z definovaných pozitívnych prvkov ÚSES v území. Najbližšie pozitívne prvky ÚSES na nadregionálnej úrovni predstavuje vodný tok Váh, ktorý sa nachádza vo vzdialenosti 1km od dotknutého mosta.

Obyvateľstvo

Keďže sa predmetný objekt nachádza mimo zastavaného územia a relatívne ďaleko od akéhokoľvek osídlenia, neboli informácie o obyvateľstve podrobnejšie skúmané.

Základné údaje:

Mesto Partizánske:

- rozloha: 30,45 km²
- nadmorská výška (stred mesta): 129 metrov nad morom
- prvá písomná zmienka: rok 1313
- počet obyvateľov: 15 326 (2020)

Kultúrne pamiatky

V posudzovanom území sa nenachádzajú žiadne evidované kultúrne a archeologické pamiatky. Pamiatky nachádzajúce sa v širšom okolí nebudu posudzovanou činnosťou nijako ovplyvnené.

Enviromentálna regionalizácia

Podľa členenia enviromentálnej regionalizácie je dotknutý Galantský región charakterizovaný enviromentálnou kvalitou ako región so silne narušeným prostredím.

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

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vplyvy počas prestavby

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

- *Zemné práce pri zakladaní mosta:* Zakladanie je navrhnuté pomocou hĺbkových veľkopriemerových pilót. Priemer pilót vrátane výpažnice je Ø620mm. Pilóty sa navrhujú z betónu triedy C25/30 s betonárskou oceľou triedy B 500B. Dĺžka pilót pod oporami je 13,0m a pod medziľahlými podperami 16,0m. Pilóty boli navrhované na základe IG prieskumu. Vzhľadom na geologické pomery a navrhnutý spôsob zakladania spodnej stavby, sa negatívne ovplyvnenie horninového prostredia v dôsledku kompletnej prestavby mosta neočakáva.
- *Zemné práce pri zakladaní dočasnej lávky pre peších:* Spodná stavba je navrhnutá na geometriu prekážky – železničnej trate s príľahlými svahmi.. Opory - sú železobetónové pätky z betónu C30/37–XC2, XD1, XF2(SK)-Cl0,4-Dmax16-S3, betonárska výstuž je z ocele B500B. Opory sa založia na mikropilótach.
Geometria podpier pozostáva z roznášacej vrstvy - podpera č. 2,5 a roznášacej a ochrannej vrstvy podpera č. 3,4 . Roznášacie a ochranné vrstvy tvoria cestné panely, ktoré sa uložia na ochranný podsyp zo štrkopiesku. Na roznášacie vrstvy sa postavia podperné veže s rozmermi 2,0 x 2,0 m , tie sa postavia napr. z podperného systému PÍŽMO. Vzhľadom na geologické pomery a navrhnutý spôsob zakladania spodnej stavby, sa negatívne ovplyvnenie horninového prostredia v dôsledku kompletnej prestavby mosta neočakáva.
- *Rekonštrukcia vozovky I/62:* Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Obchádzková trasa:* vedená po existujúcej cestnej sieti, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.

Medzi neznáme vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf možno zaradiť:

- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - ako nepriamy vplyv,
 - potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - ako nepriamy vplyv,
- tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach.

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

Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/62 neprechádza priamo cez žiadne ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská surovín.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

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

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

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas prestavby bude dochádzať k mierne zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy, a to najmä prachových častíc. Vzhľadom na rozsah a plánovanú dĺžku rekonštrukčných prác hodnotíme tieto vplyvy ako lokálne, krátkodobé a nevýznamné.

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

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Počas prestavby

Vzhľadom na to, že stavba nie je v priamom kontakte so žiadnym vodným tokom, neočakávame, žeby mohlo dôjsť k ovplyvneniu kvality povrchových vôd.

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

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

5. VPLYVY NA PÔDU

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu

poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

Rekonštrukčné práce na moste nepredpokladajú žiadny trvalý záber. Plochy dočasného záberu budú po ukončení rekonštrukčných prác vrátené do pôvodného stavu.

Dočasný záber bude na plochách vedených v katastri nehnuteľnosti ako zastavaná plocha a nádvorie.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

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

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k výrubu krovitých porastov na svahoch cesty I/62, ktoré by prekážali pri rekonštrukčných prácach na moste ev.č. 62-013. Krovité porasty budú odstránené v rámci údržby cestného telesa v rozsahu niekoľko metrov štvorcových. K výrubu stromov nedôjde.

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

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

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

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Navrhovaná rekonštrukcia mosta sa nachádza v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny (v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov). Zmena navrhovanej činnosti nezasahuje a ani sekundárne neovplyvňuje chránené územia a ich ochranné pásma definovaných podľa zákona 543/2002, ani územia sústavy NATURA 2000. Bez vplyvu.

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Prestavbou mosta sa nijako neovplyvní územný systém ekologickej stability. Bez vplyvu.

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

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

Rekonštrukcia mosta nebude mať žiaden vplyv na kultúrne a historické pamiatky, nachádzajúce sa v širšom okolí mosta. Bez vplyvu.

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Archeologické a paleontologické náleziská, ako ani významné geologické lokality neboli v sledovanom území identifikované.

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

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

14. INÉ VPLYVY

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

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

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

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

Zložka ŽP	Charakteristika vplyvu	Významnosť vplyvu
Horninové prostredie a reliéf	zakladanie mosta a dočasnej lávky pre peších na mikropilótach	-1
Klimatické pomery	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Ovzdušie	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Vodné pomery	riziko kontaminácie podzemných vôd v prípade havárie väčšieho rozsahu	Iba riziko havárie – rozsah sa nedá predpokladať
Pôda	bez trvalého záberu, dočasný záber vrátený do pôvodného stavu	0
Fauna, flóra a ich biotopy	neočakáva sa negatívny vplyv	0
Krajina-štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz	bez vplyvu	0
Chránené územia a ich ochranné pásma	bez vplyvu	0
Územný systém ekologickej stability	bez vplyvu	0
Urbánny komplex a využívanie zeme	bez vplyvu	0
Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	bez vplyvu	0

Iné vplyvy	nevyskytujú sa	
Zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	bez vplyvu	0

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

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

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest** Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava

Identifikačné číslo: 00 33 28

Sídlo: Miletičova 19, 826 19 Bratislava

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 1. etapa „I/62 Sered', most ev. č. 62-013“

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Trnavský
Okres: Galanta
Katastrálne územie: Sered'
Druh stavby: rekonštrukcia
Most ev. č.: 62-013
Kategória cesty: MZ 12,5/50

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Jedná sa o prestavbu mostného objektu na nových základoch založených na mikropilótach.

V rámci modernizácie a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na ceste I/62 a vzhľadom na stavebný stav mosta ev.č.62-013 VII – havarijný je riešená novostavba mosta ev.č.62-013 v zastavanom území mesta Sered'. Mostný objekt premostuje železničnú trať ŽSR č. 133 Galanta – Leopoldov. Na predmetnom úseku cesty je riešená rekonštrukcia a rozšírenie vozovky s cyklochodníkom a chodníkom pre peších, úprava resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení.

Cesta I/62 je súčasťou cestnej siete SR v smere západ - východ, v úseku Senec – Sládkovičovo – Veľká Mača – Sered' – Šoporňa. Začína v križovatke s cestou I/61 v Senci a končí v pred Šoporňou, kde sa napája na R1, ktorá je súčasťou európskej cesty E58.

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a priľahlých úsekoch cesty podľa aktuálnych STN a EUnoriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

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

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti počas prevádzky

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

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/62.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami je zlepšenie technického stavu mostného objektu a povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/62. Vplyvy na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

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

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

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

Výrub krovinatých porastov bude realizovaný v rámci údržby, pred začatím rekonštrukčných prác na moste ev.č. 62-013.

Navrhovaná zmena ako aj súčasný stav nezasahuje do územia so zvýšeným stupňom ochrany prírody, ani do územia zaradeného do sústavy NATURA 2000

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociatia pozitíva navrhovanej činnosti užívateľa cesty I/62. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti pôvodnému stavu nezmení, bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky na moste v rámci cesty I/62 zabezpečí správca komunikácie v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

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

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu. Z hľadiska hydrologických pomerov, v prípade ak nedôjde k havarijnej situácii, realizácia zámeru nepredpokladá zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

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

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

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Cesta I/62 vrátane mosta č. 013 bola realizovaná pred účinnosťou zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Táto činnosť nebola posudzovaná podľa zákona.

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

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

4. FOTODOKUMENTÁCIA

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

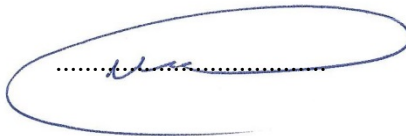
apríl 2021

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

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

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Dušan Zamborský



Riešiteľ: Ing. Miroslav Petra



IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava

.....

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava
Miletičova 19
826 19 Bratislava