
Navrhovateľ:

**Slovenská správa ciest Bratislava
v zastúpení
Investičná výstavba a správa ciest Žilina**

**Obchvat mesta Prievidza I.etapa, 2.stavba
– MZ v trase budúcej I/64**

Zámer pre zisťovacie konanie
vypracovaný podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na
životné prostredie, v znení neskorších predpisov

Zhotoviteľ:



Jún 2021

č. zákazky: 2242

OBSAH

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	3
I.1. Názov	3
I.2. Identifikačné číslo	3
I.3. Sídlo	3
I.4. Oprávnený zástupca obstarávateľa	3
I.5. Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie.....	3
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE	3
II.1. Názov.....	3
II.2. Účel.....	3
II.3. Užívateľ	4
II.4. Charakter navrhovanej činnosti	4
II.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	4
II.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti.....	4
II.7. Termín začatia a ukončenia činnosti	4
II.8. Opis technického a technologického riešenia.....	4
II.9. Zdôvodnenie potreby činnosti v danej lokalite.....	41
II.10. Orientačné náklady	42
II.11. Dotknutá obec	42
II.12. Dotknutý samosprávny kraj.....	42
II.13. Dotknuté orgány	42
II.14. Povoľujúci orgán	43
II.15. Rezortný orgán	43
II.16. Druh požadovaného povolenia podľa osobitných predpisov	43
II.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	43
III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA.....	44
III.1. Charakteristika prírodného prostredia.....	44
III 1.1. Stručná geomorfologická a geologická charakteristika záujmového územia	44
III.1.2 Klimatické pomery	44
III.1.3 Voda	45
III 1.4. Pôdy.....	47
III 1.5. Fauna, flóra a vegetácia.....	48
III.2. Krajina, stabilita, ochrana a scenéria.....	49
III.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrno - historické hodnoty územia.....	49
III.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia.....	51
IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	52
IV.1. Požiadavky na vstupy.....	52
IV.2. Údaje o výstupoch.....	53
IV.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	54
IV.3.1. Vplyvy na prírodné prostredie	54
IV.3.2. Vplyvy na krajinu.....	56
IV.3.3. Vplyvy na obyvateľstvo, sídla a socio-ekonomickú sféru	56
IV.4. Hodnotenie zdravotných rizík.....	57
IV.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia	57
IV.6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia.....	57

IV.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice.....	59
IV.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území	59
IV.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti.....	59
IV.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie	59
IV.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala	60
IV.12. Posúdenie súladu činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou.....	60
IV.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov	60
V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU S PRIHLIADNUTÍM NA VPPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	61
V.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu	61
V.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty	61
V.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu	62
VI. MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA K ZÁMERU.....	62
VII. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE K ZÁMERU	62
VII.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov	62
VII.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadanych k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru	62
VII.3. Ďalšie doplňujúce informácie o doterajšom postupe prípravy zámeru a posudzovaní jeho predpokladaných vplyvov	63
VIII. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA ZÁMERU.....	64
IX. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	64
IX.1. Spracovateľ zámeru	64
IX.2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom navrhovateľa.....	64

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1. Názov

Slovenská správa ciest Bratislava

I.2. Identifikačné číslo

00 33 28

I.3. Sídlo

Miletičová 19, 826 19 Bratislava

I.4. Oprávnený zástupca obstarávateľa

PhDr. Ivan Brečka, MBA – riaditeľ IVSC Žilina
Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest, M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina
Tel: 041/507 46 13
E-mail: ivan.brecka@ssc.sk

I.5. Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie

Ing. Stanislav Lališ – námestník úseku investičnej prípravy
Tel: 041/507 46 38
E-mail: stanislav.lalis@ssc.sk
Ing. Jana Štoderová – odborný zamestnanec úseku prípravy
Tel: 041/507 46 34
E-mail: jana.stoderova@ssc.sk
Miesto konzultácie:
Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Žilina
M. Rázusa 104/A
010 01 Žilina

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

II.1. Názov

Obchvat mesta Prievidza, I.etapa, 2.stavba – MZ v trase budúcej I/64

II.2. Účel

Výstavbou stavby „**Obchvat mesta Prievidza, I. etapa, 2.stavba – MZ v trase budúcej I/64**“, sa doplní obchvatová komunikácia mesta o ďalší úsek, a tým vznikne aj nové cestné napojenie tejto časti mesta. Dôjde k vylúčeniu tranzitnej dopravy z priemyselného parku cez centrum mesta a k zlepšeniu životného prostredia v Prievidzi znížením hluku, emisií a vibrácií. Zlepšenou plynulosťou sa zvýši bezpečnosť všetkých účastníkov dopravy a umožní sa tiež

priame prepojenie z Bojníc na cestu I/9 a z časti sa odľahčí centrum mesta o smery na Handlovú a na smer Nováky.

II.3. Užívateľ

Užívateľom stavby bude široká verejnosť.

II.4. Charakter navrhovanej činnosti

Jedná sa o novú posudzovanú činnosť. V zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov je zaradená podľa prílohy č. 8, do

kapitoly 13, kategória: *Doprava a telekomunikácie*

položky 8: *Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov*

časti B: *Zisťovacie konanie – bez limitu*

II.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj:	Trenčiansky
Okres:	Prievidza
Mesto:	Prievidza
Katastrálne územie:	Prievidza

II.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Príloha č.1: Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti M 1:50000

II.7. Termín začatia a ukončenia činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby:	03/2022
Predpokladaný termín ukončenia výstavby:	10/2024

II.8. Opis technického a technologického riešenia

Členenie stavby:

Obchvat mesta Prievidza I.etapa, 2.stavba - MZ v trase budúcej I/64
Zámer

1. 010-00 Príprava územia a plôch zariadenia staveniska
2. 011-00 Demolácie objektov
3. 012-00 Zrušenie úseku MK pri moste č.1778-001
4. 020-00 Rekultivácia dočasne zabratých plôch
5. 101-00 Cesta I/64
6. 102-00 Miestna komunikácia
7. 103-00 Prístupová komunikácia k ČOV
8. 104-00 Prístupový chodník pre záhradkársky areál
9. 105-00 Vetva okružnej križovatky na ceste III/1778
10. 106-00 Chodníky a vetva okružnej križovatky na MK Košovská cesta
11. 108-00 Prístupová rampa na toku Handlovka
12. 201-00 Most nad nákladnou stanicou Prievidza
13. 202-00 Most nad riekou Handlovka
14. 203-00 Rekonštrukcia mosta nad potokom Moštenica
15. 204-00 Demolácia mosta č. 1778-001 v km 2,098
16. 291-00 Koľajové úpravy – Prievidza nákl.st.
17. 292-00 Koľajové úpravy - odovzd. koľajisko Baňa Cígeľ
18. 301-00 Oplotenie v záhradkárskej osade SNP
19. 302-00 Oplotenie v záhradkárskej osade Sad stavbárov
20. 303-00 Oplotenie v km 2,150 a km 2,300 vľavo
21. 351-00 Protihluková stena v km 0,375 obj.101-00
22. 352-00 Protihluková stena obj.102-00
23. 501-00 Rekonštrukcia kanalizačných zberačov v súbehu obj. 101-00 a 102-00
24. 502-00 Ochrana kanalizácie v km 0,980
25. 503-00 Cestná kanalizácia na ceste I/64
26. 503-11 Čerpacia stanica v km 0,090 vľavo
27. 521-00 Ochrana vodovodu v km 0,394
28. 522-00 Preložka vodovodu v km 2,021
29. 601-00 Prekládka VN vedenia v km 0,940
30. 603-00 Prekládka VN vedenia v km 0,025
31. 604-00 Prekládka VN prípojky pre Aerospool
32. 610-00 Prípojka NN pre čerpaciu stanicu
33. 611-00 Prípojka NN pre meteostanicu
34. 612-00 Rekonštrukcia NN prípojok pre garáže
35. 613-00 Rekonštrukcia NN prípojky pre záhradkársky areál
36. 621-00 Rekonštrukcia a dostavba verejného osvetlenia
37. 622-00 Osvetlenie chodníka pri záhradkárskej osade
38. 623-00 Úpravy vonkajšieho osvetlenia v koľajisku
39. 631-00 Meteostanica v km 0,470
40. 651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom
41. 652-00 Preložka MOK SSE-D
42. 653-00 Úpravy vzdušného oznamovacieho vedenia ŽSR
43. 671-00 Úprava staničného zab. zariadenia - Prievidza nákl. st.
44. 672-00 Úprava zabezpečovacieho zariadenia - odovzd. koľajisko Baňa Cígeľ
45. 701-00 Ochrana VTL plynovodu
701-00.1 Križovanie VTL plynovodu DN300 s obj.102-00,ckm 0,009
701-00.2 Križovanie VTL plynovodu DN300 s obj.103-00,ckm 0,020
701-00.2 Križovanie VTL plynovodu DN300 s obj.103-00,ckm 0,020
701-00.4 Križovanie VTL plynovodu DN100 s obj.101-00,ckm 1,415
46. 702-00 Ochrana NTL a STL plynovodu

Celkový rozsah:

Začiatok navrhovanej úpravy obchvatovej komunikácie km 0,000 (pracovné staničenie) je na komunikácii vybudovanej v rámci 1.etapy, 1.stavby pred križovatkou s odbočením do priemyselného parku a letiska. Koniec navrhovanej úpravy je za mimoúrovňovým križovaním jestvujúcich ciest I/9 a I/64, cca 253m, pričom sa napája do jestvujúceho koridoru bývalej cesty I/50, neskôr miestnej komunikácie - v súčasnosti úsek mimo prevádzky a koridoru jestvujúcej cesty III/1778.

Trasa obchvatovej komunikácie I. etapy, 2.stavba vedie juhozápadným okrajom v extraviláne a intraviláne mesta Prievidza.

Šírkové usporiadanie výstavby nového úseku je navrhnuté v kategórii C 11,5/80 ako dvojpruhová komunikácia s neobmedzeným prístupom. Šírka jazdných pruhov bude 3,50m po navrhovanú okružnú križovátku a od navrhovanej okružnej križovatky šírka jazdných pruhov bude 3,25m.

Celková dĺžka navrhovanej úpravy obchvatovej komunikácie I.etapy, 2.stavba je 2 755,00m.

010-00 Príprava územia a plôch staveniska

V rámci prípravy územia objekt 010-00 rieši nevyhnutný výrub stromov a krovín na trvalom aj dočasnom zábere pre výstavbu predmetnej stavby, odhumusovanie plôch pre zariadenie staveniska, prístup – panelová cesta na hlavné zariadenie staveniska – zriadenie a odstránenie. Ďalej rieši zriadenie a odstránenie dočasnej panelovej cesty od ul. J Murgaša, pre prístup na úsek medzi mostnými objektmi 201-00, 202-00 s dočasným premostením cez potok Moštenica. Predmetný objekt sa nachádza v katastrálnom území Prievidza.

Výrub stromov a drevín

Na základe inventarizácie drevín dôjde pri realizácii stavby podľa predkladaného projektu k výrubu drevín rastúcich mimo lesa rozčlenených na 11 úsekov:

Úsek 1 : brehové porasty rieky Handlovka (km 0,500)

Úsek 2 : nálety drevín pri železničnej trati v km 0,700 až km 0,850 novej trasy cesty

Úsek 3 : skupina drevín pri jestvujúcej ceste do obce Koš v km 1,675 až km 1,750 novej trasy cesty

Úsek 4 : brehové porasty potoka Moštenica: km 1,775-1,800 - zásah z dôvodu rekonštrukcie mosta

Úsek 5 : plošná zeleň pri križovatke ciest III/05066 a cesty Prievidza Sebedražie (km 1,825 až km 1,980 novej cesty).

Úsek 6 - dreviny na svahoch jestvujúcej cesty III/05066 (km 2,000 až 2,400)

Úsek 7 – trasa vetvy „A“

Úsek 8 – trasa vetvy „B“

Úsek 9 – dreviny na svahoch nepoužívanej cesty v km 2,100 až km 2,150

Úsek 10 – skupina drevín pri existujúcej ceste v km 2,535 až km 2,615

Úsek 11 – dreviny v okolí garáží v km 0,340 až km 0,400

ovocné dreviny v záhradkárskech osadách (km 0,320 až 0,400 a vetva „A“ km 0,050 až 0,120)

	počet stromov v ks	výmera krovitých porastov v m ²
Úsek 1: km 0,500		310
Úsek 2: km 0,700 až km 0,850	31	390
Úsek 3: km 1,675 až km 1,750	37	

Obchvat mesta Prievdzia I.etapa, 2.stavba - MZ v trase budúcej I/64
Zámer

Úsek 4: potok Moštenica	20	250
Úsek 5: km 1,825 až km 1,980	108	160
Úsek 6: km 2,040 až 2,450	26	20
Úsek 7: Vetva "A"	33	
Úsek 8: Vetva "B"	11	
Úsek 9: km 2,100 až km 2,150		255
Úsek 10: km 2,535 až km 2,615	6	100
Úsek 11: km 0,340 až km 0,400	13	
<i>Ovocné dreviny v záhradkárskych osadách</i>	50	50
celkom:	335	1535

Dreviny určené k výrubu zatriedené podľa priemeru kmeňa

Podrobnejšie pozri prílohu I2.*Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín.*

S drewnou hmotou sa naloží podľa pokynov investora, konáre a kry budú zoštíepkovanné a následne energeticky využité.

Na plochách, na ktorých sa pôvodne uvažovalo s náhradnou výsadbou za vyrúbané dreviny, už bola zrealizovaná výsadba drevín. Mesto Prievdzia nedisponuje ďalšími vhodnými plochami na zrealizovanie náhradnej výsadby za dreviny odstránené v rámci prípravy územia pre posudzovanú činnosť, preto sa dohodlo, že za vyrúbané dreviny bude mestu Prievdzia poskytnutá finančná náhrada.

Plochy pre zariadenie staveniska:

Hlavné zariadenie staveniska doporučené projektantom je navrhnuté v km 1,595 vpravo na ploche cca 3050m² s riešením prístupovej panelovej cesty šírky 6,0m, dl.36m a napojením na opustený úsek cesty (cesta mimo prevádzky smerom na obec Koš).

Pomocné stavebné dvory doporučujeme dodávateľovi stavby zrealizovať v rámci dočasných a trvalých záberov podľa miesta vykonávania prác. Celkovo doporučujeme 3 pomocné stavebné dvory (PSD) :

- PSD č.1 km 0,635 vpravo: je uvažovaný na začiatku prístupovej cesty vpravo na ploche cca 2470m²
- PSD č.2 km 0,718 vľavo: je uvažovaný pri mostnom objekte 201-00 pri železnici na ploche cca 435m²
- PSD č.3 (dočasne): je uvažovaný na ploche vozovky cesty mimo prevádzky na úseku od mosta cez potok Moštenica po hranicu jestvujúcej križovatky. Navrhovaný pomocný dočasný dvor bude slúžiť pri rekonštrukcii jestvujúceho mosta nad potok Moštenica (obj.203-00). Následne pri rekonštrukcii cesty bude zrušený.

S odhumusovaním sa uvažuje na ploche hlavného zariadenia staveniska cca 3050m², pri pomocných stavebných dvoroch na ploche cca 2905m² v hrúbke 0,30m, podľa pedologického prieskumu. Po ukončení stavby sa povrchy plôch dočasného záberu očistia a zrekultivujú sa do pôvodného stavu. Rekultiváciu plôch rieši objekt 020-00.

Dočasná panelová cesta

Dočasné panelové cesty sú navrhnuté pre prístup na úsek výstavby medzi riekou Handlovka a železnicou – cesta č.1 a na prístup k hlavnému zariadeniu staveniska v km 1,590 vpravo- cesta č.2.

Dočasná panelová cesta č.1:

Celková dĺžka navrhovanej prístupovej cesty je 318,66 m v šírke 6,0m. Konštrukcia vozovky je z cestných panelov 3,0mx2,0mx0,15ms lôžkom, vrstva štrkodrviny hr. 0,20m so separačnou geotextíliou. Odhumusovanie bude hr.0,30m s uložením na dočasnú skládku humusu. Dočasné premostenie je navrhnuté na prietok Q5 z rúr 2x DN 1000 dĺžky 10,0m.

Dočasná panelová cesta č.2:

Celková dĺžka navrhovanej prístupovej cesty je 36m v šírke 6,0m s rozšírením na 9.0m pri napojení cesty mimo prevádzky. Konštrukcia vozovky je rovnaká ako pri panelovej ceste č.1. Odhumusovanie bude hr.0,30m s uložením na dočasnú skládku humusu.

Dočasná skládka humusu

Dočasné skládky humusu v rámci stavby sú navrhnuté č.1 v km 0,300 vpravo, č.2 v km 0,725 vľavo; č.3 v km 1,100 vľavo; č.4 v km 1,640 vpravo; č.5 pri dočasnej prístupovej ceste obj.010-00.

Demontáž bilbordov

V km 2,280 vľavo sa nachádza reklamný pútač, bilbord (pevne spojený so zemou), ktorý je v kolízii s navrhovaným rozšírením cestnej komunikácie. Navrhujeme jeho demontáž, uskladnenie na zariadení staveniska a vyzvať jeho majiteľa na jeho prevzatie.

Zhotoviteľ môže využívať na stavbu iba priestor trvalého a dočasného záberu stavby.

011-00 Demolácie objektov

Pre uvoľnenie staveniska vplyvom výstavby obchvatu mesta Prievidza I. etapa, 2.stavba je potrebné zbúrať resp. odstrániť garáže a chatky, ktoré sa nachádzajú v katastrálnom území Prievidza. Je potrebné odstrániť 54 garáží a 11 chatiek.

Demolácie objektov je možné zahájiť až po uvoľnení a odpojení objektov od inžinierskych sietí /prípojky - elektrická energia, telefón, vodovod, plyn, kanalizácia./ .

Stavebné práce na odstraňovaní objektov je nutné robiť v predstihu, pred výstavbou cesty. Prístup k jednotlivým objektom je po teraz jestvujúcich cestách - uliciach.

Sú to: Cesta III/1778, ulica Sadová.

Materiály z demolácií vhodné na predrvenie – predrviť v mobilnom drviči a použiť do cestného telesa, resp. zásypov. Plechové a kovové súčasti objektov doporučujeme odovzdať do Zberných surovín. Ostatné materiály z demolácií, ktoré nie je možné zhodnotiť na stavbe – ich zneškodnenie zabezpečiť u oprávnených organizácií na povolených a prevádzkovaných skládkach pre jednotlivé kategórie v zmysle platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve.

012-00 Zrušenie úseku MK pri moste č.1778-001

V rámci aktualizácie dokumentácie na stavebné povolenie stavby „Obchvat mesta Prievidza I. etapa, 2. stavba - MZ v trase budúcej I/64“ bolo riešené namiesto rekonštrukcie mosta č.1778-001, jeho odstránenie, nakoľko most už neplní svoju funkciu premostenia účelovej komunikácie.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti objekt 012-00 rieši zrušenie časti úseku miestnej komunikácie od mostného objektu po prístupový chodník k záhradkárskej osade.

Začiatok navrhovanej úpravy objektu je za priekopou novonavrhovanej komunikácie I/64, ktorý rieši objekt 101-00 v dĺžke 70,30m. Samotné odstránenie jestvujúceho mosta č.1778-001 rieši objekt 204-00, zásyp so zhutnením po vrstvách medzi odbúranými oporami bude zahrnutý do objektu 101-00.

Výšková úroveň zasypania cesty je navrhnutá na úrovni kóty 272,70 až 272,90 s pozdĺžnym sklonom 0,3% smerom k začiatku úpravy, podrobnejšie pozri prílohu č.3 pozdĺžny profil. V priečnom sklone je zásyp navrhnutý v sklone 1%.

020-00 Rekultivácia dočasne zabratých plôch

Objekt stavby „020-00 Rekultivácia dočasne zabratých plôch“ rieši spätnú úpravu plôch dočasného záberu na poľnohospodárskych pozemkoch. Predmetný objekt sa nachádza v katastrálnom území Prievidza.

Rekultivácia pozostáva z technickej a biologickej .

Rekultivácia je v tomto projekte uvažovaná na výmere 20 557 m².

Hrubá záväzka stavebného priestoru nie je predmetom rekultivácie.

Časový harmonogram rekultivácie

1. rok po navážke orníckej vrstvy – jeseň (október - november)

Po navezení orníckej vrstvy sa povrch pôdy urovná ťažkými diskovými bránami a následne sa skypri hĺbkovým melioračným kyprením do hĺbky 0,5 m. V takom skyprenom stave sa ponechá cez zimu a následné technologické operácie sa budú vykonávať v jarnom období nasledujúceho roka.

2. rok – jar (apríl)

Po urovnaní pôdy bránením, resp. smykovaním sa na pôdu aplikuje polovičná dávka (30 t.ha⁻¹) maštalného hnoja, ktoré sa do pôdy zapracuje hlbokou orbou.

2. rok – jar (máj)

Na orné pôdy bude aplikovaná dávka kombinovaných minerálnych hnojív (500 kg.ha⁻¹), resp. jednozložkové hnojivá v zodpovedajúcom množstve a do pôdy sa zapraví strednou orbou.

2. rok – leto (júl – august)

Po predsejbovej príprave pôdy sa na plochách ornej pôdy vyseje plodina na zelené hnojenie (zmes viky s ovsom). Tesne pred sejbou miešanky je potrebné obrobiť pôdy bránením pre vytvorenie lepších podmienok sejby. Po sejbe sa pôda povalcuje kvôli zabezpečeniu optimálnych podmienok pre klíčenie a počiatkový rast semien.

2. rok – jeseň (október – november)

Po dosiahnutí maximálneho množstva zelenej hmoty sa plodina na zelené hnojenie povalcuje, rozdiskuje a na ňu sa aplikuje druhá polovica dávky maštalného hnoja (30 t.ha⁻¹). Zelená hmota plodín a maštalný hnoj sa do pôdy zapraví hlbokou orbou.

Ostatné druhy pozemkov zabrané v rámci dočasných záberov budú uvedené do pôvodného stavu podľa spôsobu ich terajšieho využitia.

101-00 Cesta I/64

Výstavbou objektu 101-00 vznikne nová komunikácia, ktorá umožní zfunkčnenie časti obchvatu mesta s napojením pre príľahlé štvrte mesta a priemyselný park.

Začiatok navrhovanej úpravy obchvatovej komunikácie km 0,000 (pracovné staničenie) je na komunikácii vybudovanej v rámci 1.etapy, 1.stavby pred križovatkou s odbočením do priemyselného parku a letiska. Koniec navrhovanej úpravy je za mimoúrovňovým križovaním jestvujúcich ciest I/9 a I/64, cca 253m, pričom sa napája do jestvujúceho koridoru bývalej cesty I/50, neskôr miestnej komunikácie - v súčasnosti úsek mimo prevádzky a koridoru jestvujúcej cesty III/1778.

Trasa obchvatovej komunikácie I.etapa, 2.stavba vedie juhozápadným okrajom v extraviláne a intraviláne mesta Prievidza.

Šírkové usporiadanie výstavby nového úseku je navrhnuté v kategórii C 11,5/80 ako dvojpruhová komunikácia s neobmedzením prístupom. Šírka jazdných pruhov bude 3,50m po navrhovaných okružných križovatkách a od navrhovanej okružnej križovatky šírka jazdných pruhov bude 3,25m.

Celková dĺžka navrhovanej úpravy obchvatovej komunikácie I.etapa, 2.stavba je 2 755,00m.

Súčasťou objektu je aj výstavba novej vetvy „A“ smer na Nováky pri jestvujúcej mimoúrovňovej križovatke pri konci úpravy, dobudovanie odbočovacieho jazdného pruhu na vetve „B“ smer Bojnice + oprava krytu vozovky na vetve „B“.

Navrhovaná komunikácia sa km 0,742 19 križuje so železničnou stanicou v Prievidzi v žkm 26,877 54. Do ochranného pásma ŽSR budúca cesta I/64 zasahuje od km 0,680 29 až do km 0,863 10, z toho je mostný objekt 201-00 v dĺžke 137,55m.

Celá navrhovaná stavba sa nachádza v ochranných pásmach Letiska Prievidza a v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Bojniciach.

Navrhované križovatky a dopravné napojenia na trase budúcej cesty I/64:

- v km 0,027 67 priesečná križovatka s miestnymi komunikáciami obj.102-00

Na hlavnej ceste sú navrhnuté samostatné pruhy pre odbočenie vľavo smer sídlisko Píly a pre smer do priemyselného parku a letiska.

- v km 1,998 00 okružná križovatka so 4 ramenami s jedným jazdným pruhom na okružnom páse.

Do navrhovanej okružnej križovatky budú napojené ramená takto:

- 2x rameno obchvatu budúcej cesty I/64 od smeru Bojnice a od smeru Handlová (obj.101-00)
- rameno úpravy cesty III/1778 od smeru Sebedražie (obj.105-00)
- rameno úpravy miestnej komunikácie – Košovská cesta smer do centra (obj.106-00)

Parametre navrhovanej okružnej križovatky:

- štvoramenná križovatka
- vonkajší priemer 41,0m
- vnútorný priemer (stredový ostrovček) 24,0m
- šírka spevneného prstenca 2,0m
- šírka jazdného pruhu 5,50m
- vodiaci prúžok 2x0,50m

Na ramene okružnej križovatky od smeru Bojnice je navrhnutý deliaci ostrovček a priechod pre cyklistov. Na ramene okružnej križovatky od smeru Handlová je navrhnutý deliaci ostrovček a priechod pre cyklistov primknutý k priechodu pre chodcov.

- v km 2,188 90 priesečná križovatka s miestnymi komunikáciami.

Po roku 2008 bola vybudovaná odsadená styková križovatka pre napojenie OC Merkury Market cca 15m voči plánovanému dopravnému napojeniu OC TULIP. Navrhovaná križovatka rieši odsun do priesečnej križovatky, pričom výhľadové pokračovanie miestnej komunikácie pre dopravné napojenie OC TULIP je potrebné napriamit' v zmysle naznačenej úpravy v situácií.

Na ramene hlavnej cesty od Bojníc je navrhnutý samostatný pruh pre odbočenie vľavo na výhľadové napojenie OC Tulip, združený jazdný pruh pre priamy smer + odbočenie vpravo do OC Merkury Market iba pre vozidlá do 3,5t a pripájací pruh od OC Tulip.

Na ramene hlavnej cesty od Handlovej je navrhnutý samostatný pruh pre odbočenie vľavo do OC Merkury Market (vozidlá do 3,5t) + pre priamy smer + samostatný pruh pre odbočenie vpravo do plánovaného OC Tulip.

- v km 2,319 59 je dopravné odpojenie novonavrhovanej vetvy „A“ pri jestvujúcej mimoúrovňovej križovatke ciest I/64 a I/9.

Vetva „A“ je navrhnutá ako jednopruhová jednosmerná vetva s prepojením na cestu I/9 a I/64 v smere na Nováky s pripojovacím pruhom. Dĺžka vetvy „A“ je 490,50m.

- v km 2,420 81 je jestvujúca styková križovatka vľavo pri mimoúrovňovej križovatke (MUK) ciest I/64 a I/9 – úprava križovatky.

Na ramene hlavnej cesty od Bojníc je navrhnutý samostatný pruh pre odbočenie vľavo na vetvu MUK + jazdný pruh pre priamy smer a samostatný pripájací jazdný pruh. Oproti samostatného pruhu pre odbočenie vľavo je navrhnutý deliaci ostrovček.

Na ramene vedľajšej cesty – vetva „B“ je navrhnutý samostatný pruh pre odbočenie vpravo a samostatný jazdný pruh pre odbočenie vľavo + úprava smerovacích trojuholníkových ostrovčekov a deliaci dopravný tieň v osi vedľajšej cesty.

- v km 2,451 vpravo je navrhnuté nové dopravné napojenie jestvujúcej účelovej komunikácie. Náhrada za prerušenie jestvujúcej účelovej komunikácie navrhovanou vetvou „A“. Účelová komunikácia pri navrhovanej vetve „A“ bude zaslepená a ukončená betónovým zvodidlom na zabránenie vjazdu na navrhovanú vetvu.
- v km 2,681 je jestvujúca styková križovatka vľavo pri mimoúrovňovej križovatke (MUK) ciest I/64 a I/9 – úprava križovatky.

Na ramene hlavnej cesty od Bojníc je navrhnutý samostatný pruh pre odbočenie vľavo na vetvu MUK + jazdný pruh pre priamy smer a samostatný pripájací jazdný pruh. Oproti samostatného pruhu pre odbočenie vľavo je navrhnutý dopravný tieň.

Konštrukcia vozovky na budúcej ceste I/64 je navrhnutá pre triedu dopravného zaťaženia III v nasledovnej skladbe:

Konštrukcia č.1- s modifikovaným spojivom (budúca cesta I/64, vetva „A“, odbočovací pruh na vetve „B“, pripájací pruh pri vetve „C“)

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB; I	40 mm	STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS; PMB 0.5kg/m ²		STN 736129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	60 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; PMB 0.5k		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; PMB; I	70 mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; PMB 0.70kg/m ²		STN 73 6129:2009
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 G _c ;	220 mm	STN 73 6126
Spolu		560 mm	

Zloženie konštrukcie vozovky je naznačené v prílohe č. 4.1 a 4.2 – Vzorové priečne rezy. Nespevnená krajnica sa v hornej vrstve upraví vrstvou štrkodrviny fr.0-32 o hrúbke 100 mm.

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min.E_{def2}=90MPa.

V miestach s neúnosným podložíom je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Uvažuje sa s výmenou podložia pod vozovkou v hrúbke 0,90m z vrstiev štrkodrviny, 1x výstužno-separačného geokompozitu - TYP B a 2x výstužnej dvojosej geomreži -TYP C pre dosiahnutie požadovanej únosnosti. Ak sa preukáže na pláni dostatočná únosnosť, tak sa výmena podložia nebude realizovať.

Konštrukcia č.2- s modifikovaným spojivom (výmena krytu na jestvujúcej ceste I/9 a jestvujúcej vetve „B“ MUK)

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB; I	40 mm	STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS; PMB 0,50kg/m ²		STN 736129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	60 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; PMB 0,50kg/m ²		STN 73 6129:2009
- očistenie asfaltového krytu			
Spolu		100mm	

Pri napojení na komunikáciu dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na jestvujúcu cestu.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičných profiloch (jestvujúce úseky ciest I/9, pri napojení vetvy „A“ na cestu I/9, úsek pôvodnej cesty III/1778) je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modifikovanej zálievky.

Konštrukcia č.3 – na prstenci okružnej križovatky:

Konštrukciu prstenca na okružnej križovatke navrhujeme v nasledovnej skladbe:

- žulová dlažba	DL I	160 mm	STN 736131-1
- betónové lôžko C 25/30	L	50-100 mm	STN EN 206-1
- cementová stabilizácia.....	CBGM C _{5/6}	170 mm	STN EN 14227-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny UM ŠD; 0/63 G _c ;		250 mm	STN 73 6126
Spolu :	min.	630 mm	

Dlažba bude vyšpárovaná suchou zmesou drobného kameniva s cementom.

Bočnú oporu prstenca zo strany vozovky tvorí krajnicový prefabrikát 500x1000x140mm v betónovom lôžku C 16/20 hr.150mm a zo strany ostrovčeka šikmý obrubník reflexný 400x280x300mm v betónovom lôžku C 16/20 hr.150mm.

Vodiace a záchytné bezpečnostné zariadenia na trase budúcej cesty I/64 budú nasledovné:

- vodiace : vodiace pružky, obruby, cestné smerové stĺpiky, cestné smerové stĺpiky zvodidlóvé (nadstavec na zvodidlá), reflexné dopravné gombíky v okružnej križovatke, dopravné ostrovčeky, vodiace tabule
- záchytné : zvodidlá, tlmič nárazu.

Zvodidlá sú navrhnuté jednostranné oceľové pre úroveň zachytenia N2 alebo H1 resp. jednostranné betónové zvodidlo.

Navrhované dopravné značenie bude prerokované a odsúhlasené s OR PZ ODI Prievidza (úsek budúcej cesty I/64, MK, cesta III. triedy, jestvujúca cesta I/64) a KR PZ KDI Trenčín (úsek jestvujúcej cesty I/9 (E572), vetiev jestvujúcej MUK a novo navrhovaná vetva „A“ pri MUK) . Rozhranie je vyznačené v situácií dopravného značenia v prílohe C2 – Dopravné značenie celej stavby.

102-00 Miestna komunikácia

Výstavbou objektu 102-00 vznikne nová komunikácia, pomocou ktorej sa napoja na obchvat príľahlé štvrte mesta. Spolu s objektom 103-00 bude slúžiť na sprístupnenie ČOV a príľahlých garáží, ako náhrada prerušenia Sadovej ulice. Na začiatku úseku vznikne priesečná križovatka s prístupovou komunikáciou do priemyselného parku a hlavnou trasou budúcej I/64. Celková dĺžka tejto navrhovanej miestnej komunikácie je 446,43m –trasa „A“. Súčasťou objektu je aj úprava ramena križovatky prístupovej komunikácie do priemyselného parku v dĺžke 55,0m - trasa „B“.

Objekt rieši aj pohyb chodcov pozdĺž trasy „A“ aj „B“ v smere Sadová ulica – priemyselný park/Bojnice.

Navrhovaná miestna komunikácia – trasa „A“ a trasa „B“ je kategórie MO 8,0/40. Po ľavej strane pozdĺž MK – Trasa A v km 0,089 07 až km 0,428 21 je navrhnutý dláždený chodník š.1,5m. V km 0,398 na trase „A“ je navrhnutý vjazd vľavo ku jestvujúcim garážam š.8,0m.

Na trase „B“ v celej dĺžke je po ľavej strane vozovky navrhnutý dláždený chodník š.2,0m, po pravej strane sa nachádza jestvujúci chodník š.2,1m, ktorý sa v mieste jestvujúceho priechodu (posunie ďalej k priemyselnému parku) pre chodcov výškovo upraví (odstráni sa bezbariérová úprava) a mieste navrhovaného priechodu sa vytvorí bezbariérová úprava. V mieste navrhovaného chodníka je vozovka oddelená betónovým obrubníkom 260x150x1000mm uloženým v betónovom lôžku C16/20 hr.150mm, vyvýšením 150mm nad vozovkou. V mieste priechodu pre peších sa obrubníky znížia zo 150mm na 20mm nad vozovkou a vytvorí sa tzv. bezbariérová úprava.

Konštrukcia vozovky, chodníka

Konštrukcia vozovky na miestnej komunikácii je navrhnutá v nasledovnej skladbe, vzhľadom k tomu, že počas výstavby bude čiastočne využívaná aj staveniskovou dopravou.

Konštrukcia č.6 - v nasledovnej skladbe:

- asfaltový betón	AC 11 O; II	40 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; 0.5 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; II	60 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; 0.5 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; II	70 mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; 0.70 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 G _p	220 mm	STN 73 6126
Spolu		560 mm	

Konštrukcia č.5: chodníka pre peších je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Zámková dlažba	ZD	60mm
▪ Lôžko - štrkodrvina fr.4-8	ŠD	40mm
▪ Štrkodrvina fr. 0-32mm s vykľinovaním fr. 0-16mm	ŠD; 0/31,5 G _p	150 mm
Spolu :		250 mm

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef₂=60MPa.

V miestach s neúnosným podložím je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Uvažuje sa s výmenou podložia pod vozovkou v hrúbke 0,60m z vrstvy štrkodrviny, 1x výstužno-separačného geokompozitu - TYP B a 1x výstužnej dvojosej geomreže -TYP C pre dosiahnutie požadovanej únosnosti. Ak sa preukáže na pláni dostatočná únosnosť, tak sa výmena podložia nebude realizovať.

103-00 Prístupová komunikácia k ČOV

Objekt 103-00 bude zabezpečovať sprístupnenie ČOV a príľahlých garáží, ako náhrada prerušenia Sadovej ulice. Dobudovaním objektu 103-00 sa doplní na začiatku úseku styková križovatka s ulicou Letiskovou na priesečnú križovatku.

Navrhovaná cestná komunikácia bude kategórie MOK 6,5/30.

Za navrhovaným betónovým obrubníkom vpravo nadväzuje zelený pás šírky 1m (z toho 0,5m bezpečnostný odstup) a samotný chodník, ktorý bol vybudovaný mimo tejto stavby. Jestvujúci chodník má povrch z betónovej zámkovej dlažby a je po oboch stranách ohraničený obrubníkmi.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky na prístupovej ceste k ČOV je navrhnutá v nasledovnej skladbe, vzhľadom k tomu, že počas výstavby bude čiastočne využívaná aj staveniskovou dopravou.

Konštrukcia vozovky č.6 - vozovka je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

- asfaltový betón	AC 11 O; II	40 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; 0.5 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; II	60 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; 0.5 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; II	70 mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; 0.70 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 G _p	220 mm	STN 73 6126
Spolu		560 mm	

Konštrukcia č.5: chodníka pre peších je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Zámková dlažba	ZD	60mm
▪ Lôžko - štrkodrvina fr.4-8	ŠD	40mm
▪ Štrkodrvina fr. 0-32mm s vyklinovaním fr. 0-16mm	ŠD; 0/31,5 G _p	150 mm
Spolu :		250 mm

Zloženie konštrukcie vozovky je naznačené v prílohe č. 3 – Vzorové priečne rezy. Bočnú oporu vozovky tvorí na pravej strane betónový obrubník 260x150x1000 mm do betónového lôžka C 16/20. Z kladením konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa na pláni dosiahne únosnosť min. Edef₂=50MPa.

V miestach s neúnosným podložím je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Uvažuje sa s výmenou podložia pod vozovkou v hrúbke 0,40m z vrstvy štrkodrviny, 1x výstužno-separačného geokompozitu - TYP B , pre dosiahnutie požadovanej únosnosti. Ak sa preukáže na pláni dostatočná únosnosť, tak sa výmena podložia nebude realizovať.

104-00 Prístupový chodník pre záhradkársky areál

Výstavbou obchvatu mesta Prievidza I.etapy, 2.stavby predmetnej stavby dôjde k rozdeleniu pozemkov záhradkárskej osady SNP. Vzhľadom k tomu vznikla potreba vybudovať súbežne prístupový chodník pre peších a záhradkárov s napojením na miestnu komunikáciu (ulica Sadová) a jestvujúcu panelovú cestu pri rieke Handlovka.

Objekt bude zabezpečovať sprístupnenie a napojenie na hlavný chodník v záhradkárskej osade SNP aj pre malú mechanizáciu záhradkárov a bude slúžiť aj pre peších od jednotlivých garáží k bytovému domu.

Šírka prístupového chodníka je navrhnutá 3,0m s olemovaným z ľavej strany cestným betónovým obrubníkom a z pravej strany betónovou žľabovkou šírky 500mm pri navrhovanom oplotení objektu 301-00. Za ľavostranným obrubníkom je 0,50m bezpečnostný odstup.

Konštrukcia chodníka

Konštrukcia č.7: prístupového chodníka je navrhnutá nasledovná:

Zámer

- Asfaltový betón	AC11 O; II;	40 mm
- Spojovací postrek	PS; 0.50 kg/ m ²	
- Asfaltový betón	AC 22 P; II;	60 mm
- Infiltračný postrek	PI; 0.70 kg/ m ²	
- Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 G _p ;	350 mm
Spolu :		450 mm

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef₂=50MPa. Ak sa preukáže na pláni nedostatočná únosnosť, tak je potrebné realizovať úpravu resp. výmenu podložlia.

105-00 Vetva okružnej križovatky na ceste III/1778

Výstavbou objektu 105-00 sa prebuduje terajšie rameno priesečnej resp. stykovej križovatky na ceste III/1778, na rameno navrhovanej okružnej križovatky obj.101-00. Celková dĺžka úpravy tejto komunikácie je 41,27m. Popri cestnej komunikácii v pridruženom dopravnom priestore je navrhnutý chodník pre chodcov a cyklistov, čo rieši objekt 106-00.

Navrhovaná cestná komunikácia je kategórie C 7,5/50.

Šírka jazdného pruhu vetvy na vjazde je 4,25m, na výjazde 4,30m z/do okružnej križovatky, vodiaci prúžok je 0,50 bez spevnenej krajnice.

V samotnom predkrižovatkovom priestore je vjazdová a výjazdová vetva oddelená deliacim ostrovčekom, ktorý je oddelený od vozovky betónovým nábehovým obrubníkom 1000x200x150mm uloženým do betónového lôžka C16/20 hr.150mm, vyvýšeným 80mm nad úroveň vozovky. V mieste priechodu pre cyklistov je minimálna šírka ostrovčeka 2,50m a nábehové obrubníky sa znížia z 80mm na 20mm nad vozovkou a vytvorí sa tzv. bezbariérová úprava.

Po oboch stranách vozovky v mieste navrhovaného chodníka resp. dopravného zeleného pásu je vozovka oddelená betónovým obrubníkom vyvýšením 150mm nad vozovkou – rieši obj.106-00.

Pri osadení smerového stĺpika sa nespevnená krajnica rozšíri ešte o 0,25m.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky č.1 na ceste III/1778 je navrhnutá v rovnakej skladbe ako na hlavnej trase vzhľadom na predkrižovatkový priestor kde je zvýšené dopravné namáhanie vozovky v skladbe:

Konštrukcia č.1

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB; I	40 mm	STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS; PMB 0.5kg/m ²		STN 736129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	60 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; PMB 0.5k		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; PMB; I	70 mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; PMB 0.70kg/m ²		STN 73 6129:2009
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 G _c ;	220 mm	STN 73 6126
Spolu		560 mm	

Zloženie konštrukcie vozovky je naznačené v prílohe č. 4 – Vzorové priečne rezy. S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef₂=60MPa.

Uvažuje sa s výmenou podložlia pod vozovkou v hrúbke 0,60m z vrstvy štrkodrviny, 1x výstužno-separačného geokompozitu - TYP B a 1x výstužnej dvojosej geomreži -TYP C pre

dosiahnutie požadovanej únosnosti. Ak sa preukáže na pláni dostatočná únosnosť, tak sa výmena podložia nebude realizovať.

Konštrukcia č.2:

Na plynulé napojenie novovybudovanej vozovky s jestvujúcou sa na konci úseku na dl. 6,5m upraví kryt jestvujúcej vozovky frézovaním hr.100mm a doplnením vrstiev krytu v nasledovnej skladbe:

▪ Asfaltový betón mastixový	SMA 11 O; PMB; I;	40 mm
▪ Spojovací postrek	PS; PMB 0.50 kg/m ²	
▪ Asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I;	60 mm
▪ Spojovací postrek	PS; PMB 0.50 kg/m ²	
▪ <u>Očistenie asfaltového povrchu</u>		
Spolu :		100 mm

Konštrukcia č.4:

Konštrukcia dopravného ostrovčeka v mieste priechodu pre cyklistov je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Asfaltový betón	AC 11 O;II	50 mm
▪ Postrek infiltračný	PI; 0,70 kg/m ²	
▪ <u>Štrkodrvina fr. 0-32mm s vykľinovaním fr. 0-16mm</u>	<u>ŠD;0/31,5 Gp;</u>	<u>200 mm</u>
Spolu :		250 mm

Konštrukcia č.5:

Konštrukcia dopravného ostrovčeka je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Zámková dlažba	ZD	60mm
▪ Lôžko - štrkodrvina fr.4-8	ŠD	40mm
▪ <u>Štrkodrvina fr. 0-32mm s vykľinovaním fr. 0-16mm</u>	<u>ŠD;0/31,5 Gp;</u>	<u>150 mm</u>
Spolu :		250 mm

106-00 Chodníky a vetva okružnej križovatky na MK Košovská cesta

Výstavbou objektu 106-00 sa prebuduje terajšie rameno križovatky na MK ul. Košovská cesta, kde križovatka je v súčasnosti priesečná resp. funguje ako styková na rameno okružnej križovatky, vrátane nadväzujúcich trás peších a cyklistov. Celková dĺžka úpravy tejto komunikácie je 58,04m. Predmetný objekt sa nachádza v katastrálnom území Prievidza.

Súčasťou objektu je aj úprava krytu vozovky na dĺžku cca 15m pri napojení Ul. Moštenická na Košovskú cestu a napojenie výhľadového obchodného centra „TULIP“ v km 2,188 90 vľavo oproti vjazdu do obchodného centra Mercury Market.

Objekt rieši aj pohyb chodcov a cyklistov v priestore navrhovanej okružnej križovatky, pozdĺž cesty III/1778 smerom na Sebedražie a ľavostranný chodník pre peších smerom od okružnej križovatky po navrhovaný vjazd „OC TULIP - výhľad“.

MK Košovská cesta

Navrhovaná cestná komunikácia je kategórie MO 12,0/40. Celková dĺžka je 58,04m. Šírka jazdného pruhu vetvy na vjazde a výjazde z okružnej križovatky je 4,00m, vodiaci prúžok je 0,50m bez spevnenej krajnice.

V samotnom predkrižovatkovom priestore je vjazdová a výjazdová vetva oddelená deliacim ostrovčekom, ktorý je oddelený od vozovky betónovým nábehovým obrubníkom 1000x200x150mm uloženým do betónového lôžka C16/20 hr.150mm, vyvýšeným 80mm nad úroveň vozovky. V mieste priechodu pre cyklistov je minimálna šírka ostrovčeka 2,50m

a nábehové obrubníky sa znížia z 80mm na 20mm nad vozovkou a vytvorí sa tzv. bezbariérová úprava.

Po oboch stranách vozovky na MK Košovská cesta a ceste III/1778 (samotnú cestu rieši obj.105-00) v mieste navrhovaného chodníka resp. deliaceho zeleného pásu je vozovka oddelená betónovým obrubníkom 260x150x1000mm uloženým v betónovom lôžku C16/20 hr.150mm, vyvýšením 150mm nad vozovkou.

MK – vjazd OC TULIP

Vjazd vo výhlade zabezpečí napojenie plánovaného OC TULIP. V rámci tejto stavby je navrhnutý vjazd oproti vjazdu OC MERCURY na dl.12,06m s vybudovaním trvalej asfaltobetónovej vozovky a dočasne prepojenie vjazdu na jestvujúcu panelovú cestu s vybudovaním provizórnej vozovky. Vjazd je navrhnutý kolmo na os cesty I/64 s vytvorením priesečnej križovatky. Celková dĺžka úpravy je 44,75m.

Pri výstavbe obslužnej komunikácie OC TULIP žiadame pokračovať v priamom smere a vyrovnat' smerové vedenie výhladovej komunikácie, tak ako je naznačené v tejto projektovej dokumentácii.

Chodníky

Smerové a výškové vedenie chodníkov rešpektuje tvar a polohu navrhovaných ciest I/64 a okružnej križovatky –obj.101-00, cesty III/05066 – 105-00 a MK Košovská cesta – 106-00. Chodníky pre cyklistov sú riešené ako jednopruhové, jednosmerné. Oblasti okružnej križovatky budú chodníky od vozovky oddelené zábradlím umiestneným v zelenom pásu š.1,5m.

Šírka chodníka pre cyklistov:	- v súbehu s chodcami	1,25m
	- samostatne vedené	1,50m
Šírka chodníka pre chodcov:	- v smere na Sebedražie.....	1,50m
	- v smere centrum	2,00m
	- v smere vjazd OC TULIP.....	2,00m

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky č.1 na MK Košovská cesta a vjazde „OC TULIP“ (km 0,000-0,012) je navrhnutá v rovnakej skladbe ako na hlavnom objekte vzhľadom na predkrižovatkový priestor, kde je zvýšené dopravné namáhanie vozovky. Navrhovaná skladba vozovky č.1:

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB ; I	40 mm	STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS; PMB 0.5kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	60 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; PMB 0.5kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; PMB ; I	70 mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; PMB 0.70kg/m ²		STN 73 6129:2009
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 G _c ;	220 mm	STN 73 6126
Spolu		560 mm	

Zloženie konštrukcie vozovky je naznačené v prílohe č. 4 – Vzorové priečne rezy. S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef₂=60MPa.

Uvažuje sa s výmenou podložia pod vozovkou v hrúbke 0,60m z vrstvy štrkodrviny, 1x výstužno-separačného geokompozitu - TYP B a 1x výstužnej dvojosej geomreži -TYP C pre dosiahnutie požadovanej únosnosti. Ak sa preukáže na pláni dostatočná únosnosť, tak sa výmena podložia nebude realizovať.

Konštrukcia č.2:

Na plynulé napojenie novovybudovanej vozovky s jestvujúcou sa na konci úseku a na ul. Moštenická upraví kryt jestvujúcej vozovky frézovaním hr.100mm a doplnením vrstiev krytu v nasledovnej skladbe:

▪ Asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB ; I;	40 mm
▪ Spojovací postrek	PS; PMB 0.50 kg/m ²	
▪ Asfaltový betón	AC 16 L; PMB ; I;	60 mm
▪ Spojovací postrek	PS; PMB 0.50 kg/m ²	
▪ <u>Očistenie asfaltového povrchu</u>		
Spolu :		100 mm

Konštrukcia č.4: chodníka pre cyklistov a dopravného ostrovčeka v mieste priechodu pre cyklistov je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Asfaltový betón	AC 11 O; II;	50 mm
▪ Postrek infiltračný	PI; 0,7 kg/m ²	
▪ <u>Štrkodrvina fr. 0-32mm s vyklinovaním fr. 0-16mm</u>	<u>ŠD; 0/31,5 Gp;</u>	<u>200 mm</u>
Spolu :		250 mm

Konštrukcia č.5: chodníka pre peších a dopravného ostrovčeka je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Zámková dlažba	ZD	60mm
▪ Lôžko - štrkodrvina fr.4-8	ŠD	40mm
▪ <u>Štrkodrvina fr. 0-32mm s vyklinovaním fr. 0-16mm</u>	<u>ŠD; 0/31,5 Gp;</u>	<u>150 mm</u>
Spolu :		250 mm

Konštrukcia vozovky na vjazde „OC TULIP“ (km 0,012-KÚ) je navrhnutá v nasledovnej skladbe:

▪ Frézovaný asfaltový materiál		60 mm
▪ Štrkodrvina	ŠD; 0/31,5 Gp;	200 mm
▪ <u>Štrkodrvina</u>	<u>ŠD; 0/63 Gp;</u>	<u>240 mm</u>
Spolu :		500 mm

108-00 Prístupová rampa na toku Handlovka

Objekt rieši prístupovú rampu na pravom brehu rieky Handlovka zmysle požiadavky SVP. Táto prístupová rampa sa nachádza v katastrálnom území Prievidza a umožní prejazd vozidiel výšky 4,2m popod navrhovaný mostný objekt nad riekou Handlovka (obj.202-00) po jej pravom brehu a umožní plynulý prejazd pozdĺž koryta vodného toku počas výkonu údržby s napojením na jestvujúcu panelovú cestu.

Medzi navrhovanou rampou a panelovou cestou vzniknú dve výškové úrovne, ktoré sú riešené navrhnutým ŽB oporným múrom dl. 53,90m. Zároveň bude upravená na predmetnom úseku aj jestvujúca panelová cesta. Svah koryta rieky Handlovka na pravom brehu bude opevnený kamennou dlažbou.

Objekt spolu s objektom 104-00 zabezpečí taktiež prístup do záhradkárskej osady SNP.

Celková dĺžka tejto prístupovej rampy je 82,32m.

Smerové, výškové, šírkové usporiadanie.

Smerové a výškové vedenie rampy umožňuje prejazd vozidiel popod navrhovaný mostný objekt nad riekou Handlovka s dodržaním podchodnej výšky 4,2m.

Upravená jestvujúca panelová cesta umožní prejazd resp. prechod pod navrhovaným mostom s podchodnou výškou 2,5m a šírke 2,5m.

Na začiatku a konci úseku sa rampa viaže smerovo a výškovo na jestvujúcu panelovú cestu na pravom brehu Handlovky a taktiež v mieste napojenia s prístupovým chodníkom pre záhradkársky areál (obj.104-00).

Šírkové usporiadanie je nasledovné:

Prístupová rampa:

Jazdný pruh 1x2,75m2,75m
Spevnená krajnica (bezpečnostný odstup) 1x0,50m+1x0,25m 0,75m
Spolu: 3,50m

Konštrukcia vozovky

Zloženie konštrukcie vozovky je navrhnuté nasledovné:

- Cementobetónový kryt CBIII; 180 mm STN 736123
vlastnosti betónu podľa STN EN 206-1 C35/45, XD3, XF4, XC2 s narezaním škár
 - Štrkodrvina ŠD; 0/63 Gp; 220 mm STN 736126
- Spolu : 400 mm

Z kladením konštrukčných vrstiev možno začať ak sa dosiahne na pláni min. Edef2=50MPa.

ŽB oporný múr

Navrhnutý ŽB oporný múr rieši rozčlenenie prístupovej rampy vo dvoch výškových úrovniach v celkovej dĺžke 53,90m. Na korune múra je navrhnuté zábradlie výšky 1,10m.

Opevnenie svahu koryta Handlovky – pravý breh

Opevnenie je navrhnuté z kamennej dlažby hr.250mm s vyškárovaním škár uloženej do betónu C25/30 hr.150mm na štrkopieskovom podsype hr.100mm. Svah je v sklone min. 1:1. Päta svahu bude zastabilizovaná betónovou stabilizačnou pätkou šírky 0,6m výšky 0,8m. Poloha päty svahu kopíruje pôvodnú líniu resp. je navrhnutá tak aby šírka koryta v dne bola min.11,0m. Na začiatku a konci opevnenia svahu pri prístupovej rampe je navrhnutý ŽB stabilizačný prah.

201-00 Most nad nákladnou stanicou Prievdza

Základné údaje o moste

Katastrálne územie	Prievdza
Okres :	Prievdza,
Bod kríženia s :	cesta budúcej I/64 – trať ŽSR Prievdza
Staničenie na :	cesta a budúcej I/64 – 0,77179(stred mosta)
Staničenie na :	trať ŽSR – žkm 26,885
Uhol kríženia :	75,73°
Výška priechodového prierezu :	min. 6462 mm
Charakter prekážky :	nákladná železničná stanica Prievdza
Dĺžka premostenia :	117,87 m
Dĺžka mosta :	137,55 m
Šikmosť mosta :	Ľavá 75,73°
Šírka vozovky medzi obrubníkmi	11,50 m
Šírka chodníka:	Ľavý – 1,10 m, pravý – 1,10 m
Šírka mosta medzi zábradliami	14,70 m
Výška mosta :	8,73-11,07 m
Stavebná výška :	2,204 m

Plocha mosta:	117,87 x 15,20 = 1791,63 m ²
Zaťaženie mosta:	normové podľa STN EN 1991-2
Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerých preprav:	Šírka 14,70 m, výška obmedzená (22,0) ochranné pásmo vodorovnej roviny letiska na kóte 295,0

Charakteristika prekážky a prevádzanej komunikácie

Mostný objekt prevádza budúcu cestu I/64 ponad nákladnú stanicu Prievidza.

V uvedenej mieste je existujúce koľajisko nákladnej stanice a odovzdávkové koľajisko pre vlečku Baňa Cígeľ. Celkovo je križovaných 13 koľají (8 – ŽSR a 5 – odovzdávkové). Mostná konštrukcia pre cestnú komunikáciu križuje koľajisko pod uhlom 75,73°. V koľajisku sa nachádzajú štyri podpery, z ktorých dva sú umiestnené do osi existujúcej koľaje č. 7 a 19, tretia a a štvrtá podpera je mimo prechodový prierez krajných koľají.

Mostný objekt je navrhnutý ako 4-poľová mostná konštrukcia o rozpätí polí 29,613+2x30,240+29,631 m. Nosná konštrukcia je navrhnutá ako trámová z predpätých nosníkov so spriahajúcou doskou hr.=0,215 m. Opony sú založené hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach. Na opony sú zavesené železobetónové šikmé krídla. Medziľahlé podpery sú navrhnuté s dvoch pilierov votknutých do základu a založené hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach.

Výškové vedenie nivelety na moste vychádza z požiadavky smerového a výškového vedenia budúcej cesty I/64 a smerového a výškového vedenia cesty. V danom úseku je cesta v priamej a vo výškovom oblúku R=4500 m so sklonom +4,0% a -3,50 %. Pričný sklon vozovky na moste je strechovitý ±2,0%.

Voľbou štvorpoľovej nosnej konštrukcie minimalizujeme hrúbku nosnej konštrukcie pri danom rozpätí polí a tým aj výšku mosta, ktorý zabezpečuje prechodnosť pod mostným objektom na trati ŽSR.

Popis konštrukcie mosta

Nosná konštrukcia je navrhnutá ako trámová z vopred predpätých tyčových prefabrikátov (C45/55) dĺžky 30m výšky 1,4 m, vzájomne zmonolitnených spriahajúcou železobetónovou doskou (C30/37) hrúbky min. 215 mm a priečnikmi nad oporami a podperami. Nosníky nosnej konštrukcie budú uložené na prefabrikované priečniky a vzájomne monoliticky prepojené. Uloženie nosnej konštrukcie na spodnej stavbe je navrhnuté na oceľové ložiská.

Priečný sklon na moste je docielený rôznou výškou osadenia jednotlivých nosníkov.

Spodnú stavbu tvoria opony 1 a 5. Opona 1 je navrhnutá ako úložný železobetónový prah so záverným múrikom. Opona 5 je navrhnutá ako železobetónová konštrukcia, tvoriaca komoru svetlej šírky 5,0 m, pre prechod poľnohospodárskej techniky cez zemné teleso. Na opony sú zavesené železobetónové šikmé krídla.

Medziľahlé podpery 2,3,4, sú navrhnuté ako dvojica pilierov pôdorysného eliptického tvaru 2,500 x 1,600 m votknutých do základu rozmeru 5,10 x 16,0 m hrúbky 1,50 m.

VPLYV STAVBY NA PREVÁDZKU NÁKLADNEJ STANICE ŽSR

VPLYV STAVBY NA PREVÁDZKU TRATÍ ŽSR

- Na mostnom zábradlí bude na šírke koľají osadená ochranná sieť proti pádu snehu na koľaje
- Ochrana pred pádom vozidiel a chodcov z mosta na koľaje zabezpečujú bezpečnostné zariadenia kotvené do odrazných pruhov
- Odvodnenie mosta je navrhnuté kanalizáciou mimo teleso koľají
- Koľaje č.7 a č.19 budú prerušené pred podperami a zabezpečené zaražadlami a návěstidlami
- Prevádzka na moste neovplyvňuje negatívne prevádzku na koľajach nákladnej stanice

- Mostný objekt je výškovo navrhnutý na dodatočné zriadenie trakčného vedenia koľají

VPLYV PREVÁDZKY TRATÍ ŽSR NA STAVBU

- Prevádzka na koľajach neovplyvňuje negatívne prevádzku na moste
- Po dodatočnom vybudovaní trakčného vedenia na tratiach bude potrebné zrealizovať všetky ochranné prvky na moste pre stavbu v zóne trakčného vedenia
- Konštrukcia mosta musí byť odolná voči dynamickým účinkom koľajových vozidiel

202-00 Most nad riekou Handlovka

Základné údaje o moste

Katastrálne územie :	Prievidza
Okres :	Prievidza
Bod kríženia s :	cesta budúcej I/64 – rieka Handlovka – km 0,495156
Uhol kríženia :	90,0°
Výška priechodového prierezu :	min. 2,85-5,40 m
Charakter prekážky :	rieka Handlovka
Dĺžka premostenia (čl.60):	28,500 m
Šikmosť mosta (čl.65):	90,0°
Šírka vozovky medzi obrubníkmi (čl.69):	11,50 m
Šírka mosta:	13,10 m
Šírka chodníka:	-
Šírka mosta medzi zábradliami (čl.71):	11,50 m
Výška mosta (čl.74):	8,50 m
Stavebná výška (čl.75):	1,705 m
Plocha mosta:	28,50 x 13,10 = 373,35 m ²
Zaťaženie mosta:	normové podľa STN EN 1991-2
Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerých preprav:	Šírka 11,50 m, výška obmedzená (28,0 m) – ochranné pásmo vodorovnej roviny letiska na kóte 295,0

Charakteristika prekážky a prevádzanej komunikácie

V rámci objektu je riešené mimoúrovňové kríženie budúcej cestnej komunikácie I/64 kategórie C11,5/80 s riekou Handlovka v km 0,495156. Koryto rieky Handlovka prevádza Q100 = 101 m³/s so zarátaním chyby presnosti údajov 40% s rezervou 0,3 m.

Mostný objekt je navrhnutý ako 1-pol'ová mostná konštrukcia o rozpätí poľa 29,36 m. Nosná konštrukcia je navrhnutá ako trémová z predpätých nosníkov dĺžky 30,0 m s výškou 1,40 m so spriahajúcou doskou hr.=0,215 m. Opory sú založené hĺbkovo na veľkopriemerových pilótach. Na opory sú zavesené železobetónové šikmé krídla.

Výškové vedenie nivelety na moste vychádza z požiadavky smerového a výškového vedenia budúcej cesty I/64 a smerového a výškového vedenia cesty. V danom úseku je cesta v priamej a v stúpaní sklonom +4,0%. Priečny sklon vozovky na moste je strechovitý ±2,0%.

Voľbou jednopolej nosnej konštrukcie minimalizujeme hrúbku nosnej konštrukcie pri danom rozpätí poľa a tým aj výšku mosta, ktorý zabezpečuje prechodnosť pod mostným objektom.

Popis konštrukcie mosta

Nosná konštrukcia je navrhnutá ako trémová z vopred predpätých tyčových prefabrikátov (C45/55) dĺžky 30m výšky 1,4m, vzájomne zmonolitnených spriahajúcou železobetónovou doskou (C30/37) hrúbky min. 215mm a priečnikmi nad oporami. Nosníky nosnej konštrukcie

budú uložené na ložiská a vzájomne monoliticky prepojené. Uloženie nosnej konštrukcie na spodnej stavbe je navrhnuté na elastomérové ložiská.

Priečny sklon na moste je docielený rôznou výškou osadenia jednotlivých nosníkov.

Spodnú stavbu tvoria opory 1 a 2. Opory 1 a 2 je navrhnutá ako gravitačná opora s úložným železobetónovým prahom a záverným múrikom. Krídla sú monoliticky napojené na oporu.

Úprava svahu

Pred oporou 1 úpravu svahu rieky Handlovka rieši objekt 108-00 v rámci realizácie prístupovej rampy pod mostným objektom.

Náprotivný svah pred oporou 2 je navrhnutá úprava opevnenia svahu v dĺžke 16,0 m od osi cesty na každú stranu. Svah bude upravený do sklonu 1:1,5 kamennou dlažbou ukladanou do betónu C25/30 a špárovanou cementovou maltou so štrkovým podsypom v celkovej hrúbke min.300 mm. Svah bude stabilizovaný betónovou pätkou 600 x 800 mm v päte svahu a úprava na svahu bude ukončená zaisťovacími betónovými prahmi. Pred oporou bude opevnený prechod s cementobetónovým krytom hr.180 mm uloženým na vrstve štrkodrviny hr.220 mm.

Dno toku bude tiež upravené v dĺžke 16,0 m od osi cesty na každú stranu. Úprava bude spočívať v uložení lomového kameňa v hrúbke 400mm.

203-00 Rekonštrukcia mosta nad potokom Moštenica

Základné údaje o moste

Katastrálne územie :	Prievidza
Okres :	Prievidza
Bod kríženia s :	cesta budúcej I/64 – potok Moštenica
Staničenie na:	cesta a budúcej I/64 – 1,792 945
Uhol kríženia :	66,2°
Výška priechodového prierezu :	min.3,30 m
Charakter prekážky :	potok Moštenica
Dĺžka premostenia (čl.60):	6,100 m
Šikmosť mosta (čl.65):	66,2°
Šírka vozovky medzi obrubníkmi (čl.69):	11,50 m
Šírka chodníka:	-
Šírka mosta medzi zábradliami (čl.71):	11,50 m
Výška mosta (čl.74):	4,00 m
Stavebná výška (čl.75):	0,700 m
Plocha mosta:	6,100 x 13,100 = 79,91 m ²
Zaťaženie mosta:	normové podľa STN EN 1991-2
Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerných preprav:	Šírka 11,50 m, výška obmedzená na 6,5 m pre horúcovod

Charakteristika prekážky a prevádzanej komunikácie

V rámci objektu je riešené mimoúrovňové kríženie budúcej cestnej komunikácie I/64 kategórie C11,5/80 s potokom Moštenica v km 1,792 945. Koryto potoka Moštenica prevádza Q100 = 10 m³/s so zarátaním chyby presnosti údajov 60% s rezervou nim. 1,0 m.

Rekonštrukcia mosta pozostáva z výmeny nosnej konštrukcie a úložných prahov. Povrchy jestvujúcich opôr a krídel budú opravené reprofiliáciou.

Objekt je navrhnutý ako jednopoložová mostná konštrukcia o rozpätí 6,30 m. Nosná konštrukcia je navrhnutá ako monolitická železobetónová doska hrúbky 0,60 m. Jestvujúce opory sú založené plošne. Na opory sú zavesené železobetónové šikmé krídla.

Výškové vedenie nivelety na moste vychádza z požiadavky smerového a výškového vedenia budúcej cesty I/64 a smerového a výškového vedenia cesty. V danom úseku je cesta v priamej a v klesaní sklonom -1,0%. Pričný sklon vozovky na moste je ľavostranný -2,0%.

Voľbou jednopoľovej nosnej konštrukcie minimalizujeme hrúbku nosnej konštrukcie pri danom rozpätí poľa a tým aj výšku mosta, ktorý zabezpečuje prechodnosť pod mostným objektom.

Popis konštrukcie mosta

Nosná konštrukcia je navrhnutá ako dosková monolitická železobetónová doska z betónu C30/37 dĺžky 6,85 hrúbky min. 0,6m, ktorá bude na opravené úložné prahy napojená cez vrubové kĺby.

Uloženie nosnej konštrukcie na spodnej stavbe je navrhnuté cez vrubové kĺby vzhľadom na dĺžku nosnej konštrukcie. Pričný sklon nosnej konštrukcie kopíruje pričný sklon cesty I/64.

Spodnú stavbu tvoria jestvujúce opory 1 a 2. Pôvodné opory sa po odstránení nosnej konštrukcie odbúrajú na úroveň pod úložným prahom. Odbúra sa záverný múrik s prechodovými doskami. Navrhovaný úložný prah je s pôvodnou oporou spriahnutý lepenými kotvami. Do úložného prahu je kotvený záverný múrik, na ktorom je kĺbovo pripojená prechodová doska dĺžky 3,0m z betónu C25/30 hrúbky 0,3m uložená na podkladnom betóne. Vonkajšie plochy jestvujúcich opôr a krídel budú očistené vodným lúčom a opravené reprofilačným materiálom.

Úprava toku bude realizovaná na dĺžke 26,5m uložením kamennej dlažby do betónu, na začiatku a na konci ukončená zaisťovacím prahom šírky 0.8m.

204-00 Demolácia mosta č. 1778-001 v km 2,098

Základné údaje o moste

Katastrálne územie :	Prievdza
Okres :	Prievdza
Bod kríženia s :	cesta budúcej I/64 – cesta
Staničenie na:	cesta a budúcej I/64 – 2,098
Uhol kríženia :	78°
Výška priechodového prierezu :	min.4,25 m
Charakter prekážky :	nad účelovou komunikáciou
Dĺžka premostenia (čl.60):	4,95 m
Šikmosť mosta (čl.65):	78°
Šírka vozovky medzi obrubníkmi (čl.69):	14,40 m
Šírka chodníka:	-
Šírka mosta medzi zábradliami (čl.71):	15,60 m
Výška mosta (čl.74):	5,02 m
Stavebná výška (čl.75):	0,77 m
Plocha mosta:	4,95 x 16,10 = 79,70 m ²

Charakter prekážky a prevádzanej komunikácie

V rámci objektu je riešené odstránenie mostného objektu č.1778-001 (bývalé č.05066-1) z hľadiska funkčnosti a zmenšenia nárokov na údržbu a jeho nahradením cestným telesom.

Jestvujúci mostný objekt prevádza cestu I/64 ponad účelovú komunikáciu, ktorá je na konci mosta zaslepená a predtým zabezpečovala prístup do starej tehelne. Keďže sa zmenili majetkové pomery okolitých pozemkov účelová komunikácia ostala pod mostným objektom zaslepená. Navrhované riešenie podporuje myšlienku odstránenia mosta a jeho nahradením cestným telesom. Správca ušetrí na údržbe nepotrebného mostného objektu.

Rozsah demolácie mosta

Demolácia mosta bude realizovaná po polovici v dvoch etapách riadená dočasným dopravným značením. Na mostnom objekte sa odstráni mostné zábradlie, ktoré bude odvezené na skládku správcu.

Jestvujúce asfaltové vrstvy vozovky budú odfrézované a použité v rámci stavby. Odbúrané časti spádových betónov na moste budú predrvené a použité v rámci stavby. Odbúrajú sa železobetónové odrazné pruhy, ktoré budú separované a betóny budú predrvené.

Doska nosnej konštrukcie bude v mieste rozhrania etáp demolácie rozrezaná.

Polovica nosnej železobetónovej dosky bude postupne odstránená. Oceľ a betón bude separovaný a betón bude predrvený v drtičke.

Opory budú odbúrané do úrovne cca -3,0 m od nivelety jestvujúcej cesty. Železobetónové úložne pruhy a záverné múriky ako aj samotné opory budú separované a betóny predrvené v drtičke.

Následne sa priestor doplní cestným telesom po zhutnených vrstvách, ktoré rieši obj.101-00.

Po doplnení vozovkových vrstiev a odklonení premávky sa odbúra zvyšná časť mosta s doplnením cestného telesa.

Odbúraný a predrvený betónový materiál bude použitý v rámci stavby.

Separovaná výstuž zo železobetónových prvkov bude odvezená do zberných surovín, alebo na skládku správcu.

291-00 Koľajové úpravy – Prievidza nákl.st.

292-00 Koľajové úpravy - odovzd. koľajisko Baňa Cígel'

Súčasný stav

Železničná nákladná stanica Prievidza leží na jednokoľajnej trati Nitrianske Pravno – Nové Zámky v km od 26,0 do 27,7. Koľajisko žel.stanice je delené na dve samostatné skupiny. Dopravné koľaje č. 1,3,5,,7,9,11,13,15 sú určené pre dopravu v rámci ŽSR a koľaje č. 17,19,21,23,25 plnia funkciu odovzdávkových koľaji pre vlečkára - Baňa Cígel' (Hornonitrianske Bane, Prievidza). Koľaj č. 7 má užitočnú dĺžku 1043m, koľak č. 19 má užitočnú dĺžku 605m.

Zabezpečovacie zariadenie v obvode nákladnej stanice, je elektromechanické s ústredným prestavovaním výhybiiek pomocou elektromotorických prestavníkov, zabezpečovacie zariadenie odovzdávkového koľajiska je reléové.

Železničný zvršok je tvaru S49 na bet. podvaloch so základnou osovou vzdialenosťou koľají 4,75m. Záujmová časť koľajiska je v priamej a v sklone 2,311‰.

Koľajisko žel. stanice je bez trakčného vedenia, osvetlené je stožiarovými svietidlami.

Navrhovaný stav

291-00 Koľajové úpravy – Prievidza nákl.st.

Koľaj č. 7 sa vylúči z prevádzky. Vytýčia sa podzemné kábelové vedenia Po vytýčení presnej polohy medziľahlej podpory cestného nadjazdu v osi koľaji č. 7 sa demontuje časť železničného zvršku v dĺžke 31m a to 10,0m na obidve strany od krajnej hrany podpory. Odkope sa podzemné kábelové vedenie silnoprúdu a kábel pre oznamovaciu techniku v dĺžke cca 60m. Odstráni sa stožiar osvetlenia koľajiska. Kábelové vedenia sa odklonia do polohy mimo teleso podpory a teleso betónovo zarážadla. Po vybudovaní mostnej podpory sa kably sa uložia do žľabových chráničiek typu KŽ1 mimo plochu štrkového lôžka susednej koľaje (vid' priečne rezy). V prípade nedostatočnej dĺžky káblov na odklon v trase je nutné kably predĺžiť

a naspojovať. V poslednej fáze sa vybudujú betónové zarážadla a ukončia sa slepé koľaje č. 7a a 7b. Betónové zarážadla sú typové „SUDOP“ podľa vzorových listov ŽSR.

Počas celej doby stavebných prác bude koľaj č. 7 vylúčená z prevádzky a to na dobu cca 6 mesiacov. Po dohode medzi zhotoviteľom objektov a dopravnou službou v žst. Prievidza budú vykonané bezpečnostné opatrenia aj pre pohyb pracovníkov v blízkosti koľaji č. 5 a 9, kde sa doporučuje znížiť rýchlosť vlakových súprav na 5 km/h.

Povrchová úprava banketov a plôch medzi koľajou č. 5 a 9 sa urovná do roviny s krycou vrstvou štrkodrvy, tak aby neboli vytvárané bariéry pre posunujúci personál.

Úpravy stožiarového osvetlenia a úpravy zabezpečovacieho zariadenia sú riešene v samostatných častiach projektovej dokumentácie.

Pri vchodoch od Prievidze os. st. vznikne nedostatočná zábrzdňá vzdialenosť. Vchody budú uskutočňované na návestný znak vchodového návestidla. Návestný znak na predzvesti bude "Výstraha", na vchodovom návestidle návesť 40km/h, opakovanie návesti výstraha. Z ostatných smerov je medzi vchodovým návestidlom a príslušným cestovým návestidlom je dostatočná zábrzdňá vzdialenosť. Návestný znak zostáva nezmenený.

292-00 Koľajové úpravy - odovzd. koľajisko Baňa Cígel'

Koľaj č. 19 sa vylúči z prevádzky. Vytýčia sa podzemné kábelové vedenia. Po vytýčení presnej polohy medziľahlej podpory cestného nadjazdu v osi koľaji č. 19 sa demontuje časť železničného zvršku v dĺžke 31m a to 10,0m na obidve strany od krajnej hrany podpory. Odkope sa podzemné kábelové vedenie pre zabezpečovaciú techniku v dĺžke cca 60m. Kábelové vedenie sa odkloní do polohy mimo teleso podpory a teleso betónovo zarážadla. Po vybudovaní mostnej podpory sa kábel sa uloží do žľabovej chráničky typu KŽ1 mimo plochu štrkového lôžka susednej koľaje (viď priečne rezy). V prípade nedostatočnej dĺžky kábla na odklon v trase je nutné kábel predĺžiť a naspojovať. V poslednej fáze sa vybudujú betónové zarážadla a ukončia sa slepé koľaje č. 19a a 19b. Betónové zarážadla sú typové „SUDOP“ podľa vzorových listov ŽSR.

Počas celej doby stavebných prác bude koľaj č. 19 vylúčená z prevádzky a to na dobu cca 6 mesiacov. Po dohode medzi zhotoviteľom objektov a dopravnou službou v žst. Prievidza budú vykonané bezpečnostné opatrenia aj pre pohyb pracovníkov v blízkosti koľaji č. 17 a 21, kde sa doporučuje znížiť rýchlosť vlakových súprav na 5 km/h.

Povrchová úprava banketov a plôch medzi koľajou č. 17 a 21 sa urovná do roviny s krycou vrstvou štrkodrvy, tak aby neboli vytvárané bariéry pre posunujúci personál.

Úpravy stožiarového osvetlenia medzi koľajami č. 15 – 17 a 23 - 25 a úpravy zabezpečovacieho zariadenia sú riešene v samostatných častiach projektovej dokumentácie.

Pri vchodoch od Prievidze os. st. vznikne nedostatočná zábrzdňá vzdialenosť. Vchody budú uskutočňované na návestný znak vchodového návestidla. Návestný znak na predzvesti bude "Výstraha", na vchodovom návestidle návesť 40km/h, opakovanie návesti výstraha. Z ostatných smerov je medzi vchodovým návestidlom a príslušným cestovým návestidlom je dostatočná zábrzdňá vzdialenosť. Návestný znak zostáva nezmenený.

301-00 Oplotenie v záhradkárskej osade SNP

Pri navrhovanom obchvate mesta Prievidza dôjde k záberu súkromných pozemkov v záhradkárskej osade SNP a tým aj k odstráneniu časti jestvujúceho oplotenia. Týmto zásahom vznikla potreba osadenia nového oplotenia.

Navrhované oplotenie bude osadené na hranici trvalého záberu a to:

- v km 0,394 31 - 0,479 91 vpravo v dĺžke 90,0 m zo strojového pozinkovaného pletiva s podmúrovkou

- v km 0,416 80 - 0,479 38 vľavo v dĺžke 99,0m zo strojového pozinkovaného pletiva s podmúrovkou, 1x bránou a 1x bráničkou

Dĺžka oplotenia vľavo 99 m je uvažovaná spolu s bránou a bráničkou.

Pre prístup na súkromný pozemok v záhradkárskej osade SNP v priestore hlavného prístupového chodníka v záhradkárskej osade je navrhnutá 1x brána šírky 3,3 m a 1x bránička šírky 1 m. Brána a bránička majú ostnatý drôt, ktorý prechádza plynulo z pozinkovaného oplotenia.

302-00 Oplotenie v záhradkárskej osade Sad stavbárov

Pri výstavbe navrhovanej vetvy „A“ dôjde k záberu súkromných pozemkov v záhradkárskej osade a tým aj k odstráneniu časti jestvujúceho oplotenia. Týmto zásahom vznikla potreba osadenia nového oplotenia. Predmetný objekt sa nachádza v katastrálnom území Prievidza.

Navrhované oplotenie bude osadené na hranici trvalého záberu a to :

- v km 2,302 88 I/64 – 0,067 00 vetvy A vpravo v dĺžke 85,25 m zo strojového pozinkovaného pletiva na múre z drôtokamených košov dĺžky 81,0 m.

V km 2,302 88 I/64 – 0,067 00 vetvy „A“ vpravo sa vybuduje zárubný múr dĺžky 81,0 m ktorý minimalizuje trvalý záber. Na múre z drôtokamenných košov bude osadené oplotenie zo strojového pozinkovaného pletiva.

Základné údaje múra:

- celková dĺžka : 81m
- druh konštrukcie : z drôteno-kamenných zvaraných košov
- zakladanie : plošné
- výška múra : 1,5-2,0 m

303-00 Oplotenie v km 2,150 a km 2,300 vľavo

Pri výstavbe navrhovanej cesty I/64 resp. vetvy „B“ dôjde k záberu pozemkov a odstráneniu jestvujúceho oplotenia, čím vzniká potreba vybudovania nového oplotenia.

Navrhované oplotenie bude osadené :

- v km 2,073 37 – km 2,159 62 vľavo v dĺžke 86,0 m zo strojového pozinkovaného pletiva
- v km 2,244 80 – km 2,346 15 vľavo v dĺžke 98,0m zo strojového pozinkovaného pletiva
- v km 0,141 00 – km 0,235 00 vpravo pri vetve „B“ v dĺžke 96,0m zo strojového pozinkovaného pletiva

351-00 Protihluková stena v km 0,375 obj.101-00

Protihluková stena objekt 351-00 je navrhovaná v úseku km 0,219 06 obj. 101-00 – km 0,470 54 obj. 101-00 na objekte 101-00 Cesta I/64.

Celková dĺžka protihlukovej steny je 250,00m. Výška protihlukovej steny je 4,50m.

Zvukovo pohltivá protihluková stena je riešená ako

- km 0,219 06 – 0,340 50 obojstranne pohltivá protihluková stena
- km 0,340 50 – 0,470 54 jednostranne pohltivá protihluková stena

Protihluková stena chráni okolitú zástavbu pred nepriaznivými účinkami z dopravy cesty I/64. Protihluková stena musí spĺňať nasledovné parametre:

- minimálna vážená laboratórna nepriezvučnosť $R_w=30\text{dB}$
- výsledný vložený útlm min. 13-15 dB

- absorpčne vlastnosti, zvuková pohltivosť $\alpha_S = 0,8$

Protihlukové opatrenia boli navrhnuté s cieľom, aby vo vonkajších chránených priestoroch existujúcich najbližších bytových a rodinných domoch, ktoré budú ovplyvnené zvukom z pôsobenia cestnej dopravy, neboli prekračované prípustné hodnoty určujúcej veličiny.

Smerové a výškové vedenie protihlukovej steny je odvodené od smerového vedenia komunikácie I/64 obj.101-00 v predmetnom úseku. Protihluková stena je umiestnená na železobetónovom tráme 0,70x0,70 m, ktorý je na pilótach Φ 600mm, dĺžky 7,00m. Protihluková stena je osovo uložená vo vzdialenosti 7,40m od osi komunikácie I/64 objektu 101-00.

352-00 Protihluková stena obj.102-00

Protihluková stena objekt 352-00 je navrhovaná v úseku km 0,023 14 obj. 102-00 – km 0,251 16 obj. 102-00 na objekte 102-00 Miestna komunikácia. Celková dĺžka protihlukovej steny je 240,00m. Výška protihlukovej steny je 4,50m. Protihluková stena je navrhnutá ako jednostranne pohltivá. Táto protihluková stena chráni okolitú zástavbu pred nepriaznivými účinkami z dopravy cesty I/64 a miestnej komunikácie.

Protihluková stena musí spĺňať nasledovné parametre:

- minimálna vážená laboratórna nepriezvučnosť $R_W = 30\text{dB}$
- výsledný vložený útlm min. 13-15 dB
- absorpčne vlastnosti, zvuková pohltivosť $\alpha_S = 0,8$

Protihlukové opatrenia boli navrhnuté s cieľom, aby vo vonkajších chránených priestoroch existujúcich najbližších bytových a rodinných domoch, ktoré budú ovplyvnené zvukom z pôsobenia cestnej dopravy, neboli prekračované prípustné hodnoty určujúcej veličiny.

Smerové a výškové vedenie protihlukovej steny je odvodené od smerového vedenia miestnej komunikácie, ktorú rieši obj.102-00 v predmetnom úseku. Protihluková stena je umiestnená na železobetónovom tráme 0,70x1,30m, ktorý je na pilótach Φ 600mm, dĺžky 7,00m.

501-00 Rekonštrukcia kanalizačných zberačov v súbehu obj. 101-00 a 102-00

Druh stavby: Rekonštrukcia kanalizačných zberačov

Uvažovaný správca objektu: Stredoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s., Banská Bystrica

Dôvod výstavby

Miestnu komunikáciu - objekt 102-00 - križuje jestvujúca stoka „C“ DN1400, kde je navrhnutá výmena stoky v cestnom km 0,00-0,125 z dôvodu nízkeho nadložia na novonavrhovanej miestnej komunikácii.

Novonavrhovanú cestu I/64 – objekt 101-00 - križuje kanalizačná stoka „C“ DN 1400; stoka „DA“ DN 1200; stoka „D“ DN 1200 a stoka „E“ DN 1000. Z tohoto dôvodu je navrhnutá bezvýkopová sanácia stôk zasunutím sklolaminatových rúr do jestvujúcich stôk.

Funkčné a technické riešenie

V rámci tohto stavebného objektu sa vykoná výmena potrubia DN1400 na stoke „C“ v cestnom km 0,00-0,125 objektu 102-00 za 3 súbežne vedúce potrubia DN800, čím sa zvýši nadložie medzi zberačom a miestnou komunikáciou.

Taktiež sa vykoná ochrana železobetónových potrubí na stokách „C“, „DA“, „D“, „E“ bezvýkopovou technológiou t.j. vsunutím odstredivého liateho sklolaminátového potrubia do jestvujúceho potrubia.

Splašky z upravovaných stôk sa budú prečerpávať do vedľajších jestvujúcich stôk cez jestvujúce šachty.

Pred realizáciou sanácie potrubí je nutné vykonať prieskum potrubia televíznou kamerou a vyhodnotiť technický stav každého jedného potrubia. Následne celú realizáciu technológie je nutné opätovne prejednať a odsúhlasiť so StVS a.s. Banská Bystrica.

Objekt 501-00 pozostáva z:

1. Stoka „C“- výmena jestv. železobetónového potrubia DN1400 za sklolaminátové potrubie - 3 x DN800 - SN 15 000 - dl. 3 x 85m, celk. dĺžka 255m
 2. Stoka „C“- jestvujúce železobetónové potr.- DN 1400 - bezvýkopová sanácia potrubia -
- vsunutie odstr. liateho sklolaminátového potrubia - DN1300 - SN 10 000 - dl. 193m
 3. Stoka „DA“- jestvujúce železobetónové potr.- DN 1200 - bezvýkopová sanácia potrubia -
- vsunutie odstr. liateho sklolaminátového potrubia - DN1100 - SN 10 000 - dl. 62m
 4. Stoka „D“- jestvujúce železobetónové potr.- DN 1200 - bezvýkopová sanácia potr.-
- vsunutie odstr. liateho sklolaminátového potrubia - DN1100 - SN 10 000 - dl. 42m
 5. Stoka „E“- jestvujúce betónové potr.- DN 1000 - bezvýkopová sanácia potr.-
- vsunutie odstr. liateho sklolaminátového potrubia - DN900 - SN 10 000 - dl. 56m
- Celková dĺžka stôk z odstredivého liateho sklolaminátu je 608m.

502-00 Ochrana kanalizácie v km 0,982

Druh stavby: Ochrana kanalizácie

Uvažovaný správca objektu: Stredoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s., Banská Bystrica

Dôvod výstavby

Novonavrhanú cestu I/64 – objekt 101-00 - križuje kanalizačná stoka DN 1400 v cestnom km 0,980. Z tohto dôvodu je navrhnutá bezvýkopová sanácia stoky zasunutím sklolaminátových rúr do jestvujúceho potrubia.

Funkčné a technické riešenie

Ochrana železobetónového potrubia DN1400 sa vykoná v úseku medzi dvoma jestvujúcimi kanalizačnými šachtami bezvýkopovou technológiou t.j. vsunutím odstredivého liateho sklolaminátu do potrubia v dĺžke 60m a profile DN1300. Spájanie rúr sa prevedie zapustenými nerezovými spojkami.

Pred realizáciou sanácie potrubí je nutné vykonať prieskum potrubia televíznou kamerou a vyhodnotiť technický stav každého jedného potrubia.

Následne celú realizáciu technológie je nutné opätovne prejednať a odsúhlasiť so StVS a.s. Banská Bystrica. K riešeniu technológie sa musí vyjadriť aj StVPS a.s. závod 03 Prievidza.

503-00 Cestná kanalizácia na ceste I/64

Dôvod výstavby

V rámci objektu 503-00 je navrhnutá cestná kanalizácia, ktorá bude odvodňovať stavebný objekt 101-00 Cestu I/64.

Funkčné a technické riešenie

V rámci tohto stavebného objektu sa urobí cestná kanalizácia, ktorá odvádza dažďové vody zo štátnej cesty a ktoré sa prečistenia v odľučovačoch ropných látok (ORL).

Za ORL 100l/s na stoke „A“ sa osadí čerpacia stanica, ktorá bude čerpať vody cez tlakovú kanalizáciu do toku Handlovka.

Za ORL 175l/s na stoke „C“ prečistené vody budú vypúšťané cez výustný objekt do toku Moštenica.

Objekt 503-00 pozostáva z:

Stoky „A“, „A-vytlak“ „AA“, „C“, „CA“, ORL č.1, č.2 a kanalizačných prípojok od uličných vpusti. Prípojky z mostov sú súčasťou mostných objektov objektu 201-00, 202-00 a 203-00 .

Uličné vpuste sú súčasťou objektu 101-00 Cesty I/64.

Stoka „A-vytlak“ je tlaková kanalizácia z ČS do toku Handlovka, ostatné stoky („A“, „AA“, „C“ a „CA“ sú riešené gravitačne.

Výustný objekt na stoke „A“ je v opornom múre v objekte 108-00 Prístupová rampa na toku Handlovka, výustný objekt na stoke „C“ je súčasťou objektu 203-00 a je osadený do úpravy svahu potoka pre daný most.

ČS na stoke „A“ je súčasťou objektu 503-11.

Celková dĺžka kanalizácie s 2xORL a ČS je 1560,30m.

503-11 Čerpacia stanica v km 0,090 vľavo

Dôvod výstavby

V rámci objektu 503-11 je navrhnutá čerpacia stanica (ČS), ktorá bude čerpať vody do výtlačnej stoky A s následným vyústením do vodného toku Handlovka..

Funkčné a technické riešenie

Čerpacia stanica je podzemná železobetónová nádrž, obdĺžnikového tvaru, veľkosti 5,5 x 2,8m, výšky 3 m, ktorá sa uloží na pieskové lôžko a betónovú základovú dosku.

V šachte sú použité 2 ks kalových čerpadiel. Snímanie vody v oleji WIO zabudované v čerpadle a vyhodnocovacia jednotka IO111 zabudovaná v rozvádzači riadenia. Čerpadlá sú dimenzované na maximálny prietok dažďových vôd v množstve 100 l/s. Čerpadlá budú riadené elektronickou riadiacou jednotkou, v závislosti od výšky hladiny vody v ČS.

Výstupné údaje zo signalizačného zariadenia v prípade poruch sa budú zasielať do dispečerského centra správcu komunikácie.

521-00 Ochrana vodovodu v km 0,394

Druh stavby: Ochrana vodovodu

Uvažovaný správca objektu: Stredoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s., Banská Bystrica

Dôvod výstavby

V rámci objektu 521-00 je navrhnutá výmena jestvujúceho vodovodného potrubia a jeho ochrana pod navrhovanou cestou I/64. Jestvujúce vodovodné potrubie LT, DN 100, ktoré križuje objekt 101-00 v cestnom km 0,390 sa ochráni v PE chráničke a zároveň sa vymení za PE potrubie, D110.

Funkčné a technické riešenie

Riešenie objektu pozostáva z výmeny vodovodného potrubia D110x63, PE potrubie, PN10, SDR 17,6, dĺ. 22m (jestvujúce vodovodné potrubie je DN100, LT) a ochrany vodovodného potrubia – PE chránička – D200x11,9 - dĺ. 20,5m .

522-00 Preložka vodovodu v km 2,021

Druh stavby: Preložka

Uvažovaný správca objektu: Stredoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s., Banská Bystrica

Dôvod výstavby

V rámci objektu 522-00 je navrhnutá preložka existujúceho vodovodného potrubia, AZC liatina, DN 200 v cestnom km 2,021 objektu 101-00, ktorý sa nachádza v mieste novonavrhovanej kruhovej križovatky.

Funkčné a technické riešenie

Riešenie objektu pozostáva z preložky vodovodného potrubia D225x13,4, PE potrubie, PN10, SDR 17,6, dl. 94m. V mieste kríženia vodovodného potrubia s navrhovanou komunikáciou III/1778, pri krížovaní cestného priepustu a kríženia s komunikáciou I/64 sa vodovodné potrubie uloží do PE chráničky D426x10 dĺžok 10, 2 a 17m.

601-00 Prekládka VN vedenia v km 0,940

Predmetná časť projektovej dokumentácie rieši prekládku existujúceho 22kV vedenia č.1334 v mieste krížovania s navrhovanou cestou I/64 (rieši objekt 101-00) v kilometri 0,940. Objekt sa nachádza v katastrálnom území Prievidza.

Navrhovaná úprava VN vedenia spočíva v osadení dvoch podperných bodov po oboch stranách navrhovanej komunikácie tak, aby vedenie výškou vodičov vyhovovalo krížovanej komunikácii podľa STN EN 50341-1.

Prekládka VN vedenia začína na podpernom bode č.1105 (priehradový stožiar) vzdušného vedenia č.1334 situovaného po pravej strane navrhovanej komunikácie v smere staničenia. V trase existujúceho VN vedenia sa demontuje pôvodný p.b. jednoduchý betónový JB 12/6kN, ktorý prekáža budúcej ceste. Demontovaný p.b. sa nahradí dvomi oceľovými priehradovými stožiarimi 15,5/V39 (30. Navrhované stožiare sa osadia tak, aby nekolidovali s navrhovanou komunikáciou.

Existujúce VN vedenie je vyhotovené vodičmi AlFe 3x70/11mm². Toto existujúce vedenie sa ponechá v takom rozsahu, aby bolo možné ho napojiť na novonavrhané priehradové stožiare. Prebytočná časť bude demontovaná. Ako náhrada za demontované vedenie sa namontujú nové vodiče 3x 72-AL1/11-ST1A v rozsahu medzi navrhovanými stožiarimi.

Celková dĺžka trasy prekládky VN vedenia: **194,0m.**

Parametre el. vedenia:

Existujúce vzdušné el. vedenie – 22kV vedenia VN č. 1334:

- 3 x AlFe 70/11

- Celkový počet demontovaných podperných bodov: 1 ks

Uvažované základné mechanické namáhanie exist. vodičov AlFe 70/11:

$\sigma_{H-5^{\circ}C+n} = 85,0 \text{ MPa}$ (STN 33 3300)

Navrhované vzdušné el. vedenie:

- 3 x 72-AL1/11-ST1A (medzi navrhovanými PB)

- Celkový počet navrhovaných podperných bodov: 2 ks

Základné mechanické namáhanie navrh. vodičov 72-AL1/11-ST1A:

$\sigma_{H-5^{\circ}C} = 38,0 \text{ MPa}$ pri $-5^{\circ}C$ (STN EN 50341-2-23)

603-00 Prekládka VN vedenia v km 0,025

Predmetná časť projektovej dokumentácie rieši preložku existujúcich podzemných 22kV vedení, VN linka č.1430 a VN linka č.1431, z dôvodu ich zasahovania do navrhovanej úpravy existujúcej komunikácie k priemyselnej časti a letisku. Objekt sa nachádza v katastrálnom území Prievidza.

V kolíznych úsekoch, tj. pri zasahovaní VN vedení do navrhovanej cesty je navrhovaná preložka existujúcich káblov. Existujúce káble sa v prvom rade odkopú v pôvodnej trase a premeria sa ich skutočná dĺžka. V ďalšom kroku sa vykope kábová ryha v navrhovanej trase tak, aby dĺžka novej ryhy korešpondovala s pôvodnou z dôvodu preloženia káblov bez ich spojovania a bez prerušenia prevádzky za účasti správcu vedení.

Nakoľko je trasa optického kábla (rieši objekt 652-00 Preložka MOK SSE-D) vedená súbežne s existujúcimi 22kV káblovými VN vedeniami SSE-D budú všetky zemné práce riešené v tomto objekte.

Súbežne s navrhovanou trasou preložky VN vedení bude vedený aj ďalší kábel VN, ktorého preložku rieši objekt 604-00 Prekládka VN prípojky pre Aerospool.

Celková dĺžka trasy prekládky VN vedenia: **65,0m**.

Parametre el. vedenia:

Existujúce podzemné el. vedenie – 22kV vedenie:

- VN linka č.1430 - 22-AXEKVC(AR)E 3x1x240 AIR BAG
- VN linka č.1431 - 22-AXEKVC(AR)E 3x1x240 AIR BAG

604-00 Prekládka VN prípojky pre Aerospool

Navrhovanou úpravou križovatky na začiatku úseku navrhovanej stavby v meste Prievidza (odbočka k priemyselnej časti a letisku) bude dotknuté existujúce nechránené káblové vedenie, ktoré slúži ako VN prípojka pre spoločnosť Aerospool. Keďže VN vedenie svojou polohou nevyhovuje navrhovanej komunikácii je potrebné riešiť jeho preložku. V blízkosti predmetnej VN prípojky sú vedené existujúce podzemné vedenia VN1430 a VN1431 (rieši objekt 603-00) ako aj existujúci optický kábel (1xHDPE 40/32, rieši objekt 652-00), ktoré je rovnako potrebné preložiť.

V kolíznom úseku, tj. pri zasahovaní existujúcej VN prípojky do navrhovanej cesty je navrhovaná preložka existujúceho kábla. Existujúci kábel sa v prvom rade odkope v pôvodnej trase a premeria sa jeho skutočná dĺžka. V ďalšom kroku sa vykope káblová ryha v navrhovanej trase tak, aby dĺžka novej ryhy korešpondovala s pôvodnou z dôvodu preloženia kábla bez jeho spojovania a bez prerušenia prevádzky za účasti správcu vedení.

Súbežne s navrhovanou trasou preložky VN prípojky budú vedené aj ďalšie káble VN1430 a VN1431, ktorých preložku rieši objekt 603-00 Prekládka VN vedenia v km 0,025. Ako ďalší v súbehu s novou trasou káblov bude vedený existujúci optický kábel (rieši objekt 652-00 Preložka MOK SSE-D).

Celková dĺžka trasy prekládky VN vedenia: cca **52m**.

Parametre el. vedenia:

Existujúce podzemné el. vedenie – 22kV vedenie: 22-AXEKVC(AR)E 3x1x150 AIR BAG

610-00 Prípojka NN pre čerpaciu stanicu

Predmetný objekt rieši káblovú NN prípojku pre napojenie navrhovanej čerpacej stanice umiestnenej pri začiatku projektovanej predmetnej stavby.

Navrhovaná čerpacia stanica bude napojená z distribučnej siete SSE-D a.s. z novej pilierovej rozpojovacej a istiacej skrini PRIS, ktorej realizáciu zabezpečí podľa vyjadrenia k bodu a podmienkam pripojenia spoločnosť SSE-D, a.s. po splnení podmienok uvedených v predmetnom vyjadrení. Nová skriňa PRIS bude umiestnená vedľa existujúcej murovanej trafostanice TS 667/ts/612. Realizáciu rozšírenia NN rozvodu z trafostanice po novú skriňu PRIS vrátane zabezpečí SSE-D, a.s..

Navrhnutý napájací kábel NN prípojky AYKY-J 4x50 bude najprv vedený zo skrine PRIS do elektromerového rozvádzača RE umiestneného vedľa navrhovanej PRIS, odtiaľ bude napojenie pokračovať káblom toho istého typu a prierezu do navrhovaného technologického rozvádzača čerpacej stanice R-ČS umiestneného pri čerpacej stanici (rieši 503-00) v km 0,090 navrhovanej stavby. Technologický rozvádzač čerpacej stanice R-ČS nie je súčasťou tohto objektu (je súčasťou dodávky technológie).

Technické parametre preložky NN vedenia:

Typ prípojky: káblová

Druh a prierez navrhovaných káblových vedení: AYKY-J 4x50; l=245m

Bilancia potrieb elektrickej energie

Pi = 32,0 kW

Pp = 16,0kW

611-00 Prípojka NN pre meteostanicu

Predmetný objekt rieši káblovú NN prípojku pre navrhovanú meteostanicu umiestnenú na projektovanej štátnej ceste I. triedy (obchvat mesta Prievidza) pri moste ponad rieku Handlovku.

Navrhovaná meteostanica bude napojená z distribučnej siete SSE-D a.s. z navrhovanej skrine typu SR9-F803 VV 1/9 P3 IP20 (rieši SO 612-00 Rekonštrukcia NN prípojok pre garáže) umiestnenej pri objekte skupinových garáží. Navrhnutý napájací kábel NAYY-J 4x25 bude najprv vedený do elektromerového rozvádzača RE-1 umiestneného pri stene garáží, odtiaľ bude napojenie pokračovať káblom toho istého typu a prierezu do navrhovaného rozvádzača meteostanice R1 umiestneného pri moste ponad rieku Handlovku.

Technické parametre preložky NN vedenia:

Typ prípojky: káblová

Druh a prierez navrhovaných káblových vedení: NAYY-J 4x25; l=210m

Bilancia potrieb elektrickej energie

Pi = Pp = 1,0kW

612-00 Rekonštrukcia NN prípojok pre garáže

Predmetný objekt rieši káblové NN prípojky pre existujúce garáže z dôvodu zrušenia ich pôvodného napojenia na rozvod NN demoláciou niektorých existujúcich garáží. Demolácia garáží bude vyvolaná projektovanou štátnou cestou I. triedy (obchvat mesta Prievidza).

Existujúce garáže budú napojené z distribučnej siete SSE-D, a.s. z navrhovanej skrine typu SR7 umiestnenej pri objekte skupinových garáží. Navrhovaná skriňa SR7 bude slúžiť ako náhrada za pôvodnú rozpojovacu istiacu skriňu, v ktorej nie je priestorová rezerva pre napojenie ďalších odberov a ktorá bude demontovaná. Navrhované napájacie káble AYKY-J 4x16 budú vedené do navrhovaných, resp. existujúcich elektromerových rozvádzačov RE umiestnených na fasáde jednotlivých skupín garáží. Z elektromerových rozvádzačov RE bude napojenie pokračovať existujúcim káblovým rozvodom toho istého typu a prierezu k jednotlivým garážam.

Technické parametre rekonštrukcie NN prípojok:

Typ prípojky: káblová

Druh a prierez navrhovaných káblových vedení: AYKY-J 4x16; l=440m

613-00 Rekonštrukcia NN prípojky pre záhradkársky areál

Predmetný objekt rieši rekonštrukciu káblovej NN prípojky pre existujúci záhradkársky areál. Z dôvodu výstavby cesty I/64 (rieši SO 101-00 Cesta I/64) bude pôvodná vzdušná trasa NN prípojky v kolízii s navrhovanou cestou.

Záhradkársky areál bude napojený z distribučnej siete SSE-D, a.s. z navrhovanej skrine typu SR9 umiestnenej pri objekte skupinových garáží. Navrhovaná skriňa SR9 bude slúžiť ako náhrada za pôvodnú rozpojovacu istiacu skriňu, v ktorej nie je priestorová rezerva pre napojenie ďalších odberov (rieši SO 612-00). Existujúce káble budú ponechané a vedené vzdušným rozvodom toho istého typu a prierezu v pôvodnej trase smerom od navrhovanej skrine SR9 cez existujúci PB č.1 k existujúcemu PB č.2, na ktorom je osadený elektromerový rozvádzač RE. Z elektromerového rozvádzača RE bude napojenie pokračovať navrhovaným káblovým vedením vyhotoveným káblom AYKY-J 4x50 popod navrhovanú komunikáciu (rieši SO 101-00 Cesta

I/64) a chodník (rieši SO 104-00 Prístupový chodník pre záhradkársky areál) smerom k navrhovanej rozpojovacej istiacej skrini SR4 v celkovej dĺžke 60m. Existujúce pôvodné vzdušné vedenie od PB č.2 po PB č.3 bude zdemontované spolu s PB č.3 a prípojkovou skriňou (SPP1/2) osadenou na ňom. Na mieste existujúceho PB č.3 sa osadí navrhovaná rozpojovacia istiacia skriňa SR4. Zo skrine SR4 budú napojené dva vývody do podružných rozvádzačov resp. bude slúžiť ako rezerva pre ďalšie odbery.

621-00 Rekonštrukcia a dostavba verejného osvetlenia

Objekt rieši rekonštrukciu a dostavbu verejného osvetlenia súvisiacu s výstavbou Obchvatu mesta Prievidza I. etapa, 2. stavba - MZ v trase budúcej I/64.

Navrhované verejné osvetlenie je navrhnuté podľa TNI CEN/TR 13201-1 a STN EN 13201-2. Osvetlenie pre okružnú križovatku a križovatku v km 0,028 je navrhnuté pre triedu osvetlenia C3. Pre dostavbu osvetlenia na príjazdových vetvách napájajúcich okružnú križovatku a osvetlenia komunikácie od km 2,1 po 2,525 vrátane vetvy „A“ a „B“ je osvetlenie navrhnuté pre triedu osvetlenia M4. Osvetlenie prístupovej komunikácii k ČOV 103-00 a miestnej komunikácii 102-00 je navrhnuté pre triedu osvetlenia M5. Osvetlenie chodníka pri miestnej komunikácii 102-00 je navrhnuté triedu osvetlenia P3.

Osvetľovacie body tejto sústavy tvoria stožiare o výške 8m s výložníkmi dĺžky 1m, resp. 2m a sodíkové svietidlá podľa štandardov správcu osvetlenia.

Osvetľovacie body pre osvetlenie priechodov pre chodcov tvoria stožiare o výške 6m s výložníkmi dĺžky 3m, resp. 4m a sodíkové svietidlá alebo LED svietidlá podľa štandardov správcu osvetlenia.

Stožiare sú klasické výložníkové v pozinkovanej povrchovej úprave. Osvetľovacie stožiare sa umiestnia za obrubníkom navrhovaného chodníka prípadne za cestu. Pre betónový základ pätiiek použiť betón STN EN 206-1 - C30/37-XA1, XF4(SK)-C10,4-Dmax16-S3. Pre základ OS sa uvažujú betónové prefabrikáty, ktorých osadenie je potrebné zosúladiť so zemnými prácami pri výkope cestného telesa a pri úprave podlažia aby nedochádzalo k poškodeniu výstužných geomreží.

Verejné osvetlenie cesty I/64 a vetiev „A“ a „B“

Z dôvodu rozšírenia Nadjazdovej ulice o pripojovací pruh z Vetvy „A“, taktiež rozšírenia vetvy „B“ a komunikácie I/64 bude niekoľko existujúcich stožiarov osvetlenia demontovaných a nahradených novým osvetlením. Osvetlená bude aj časť komunikácie I/64 smerom k okružnej križovatke. Napájanie navrhovaného VO cesty I/64 a vetiev „A“ a „B“ ako aj meranie spotreby elektrickej energie a ovládanie osvetlenia bude realizované z existujúceho rozvádzača RVO 060, ktorý je umiestnený za Nadjazdovou ulicou v smere na Handlovú. Svetelný okruh WL9 napájaný z RVO 060 je novonavrhovaný, pre rozvod medzi stožiarimi je navrhnuté káblové vedenie CYKY-J 4x16 mm². Ostatné okruhy sú napájané z existujúcich rozvodov VO káblovými vedeniami AYKY-J 4x25 mm². Existujúce osvetlenie od km 2,4 po 2,55 po pravej strane komunikácie smerom na Handlovú, bude počas výstavby nového osvetlenia zachované a prevádzkované. Po vybudovaní a sprevádzkovaní nového osvetlenia bude staré osvetlenie zrušené. V prípade zrušenia exist. OS 060.01.68 je potrebné spojiť exist. kábel s novonavrhovaným káblom pomocou spojky SVCZ 25 a následne napojiť navrhovaný stožiar E-0S1. Existujúci kábel VO v km 2,55 bude pod navrhovaným pripájacím pruhom chránený uložením do delenej HD-PE chráničky KSHR 90/80. Prívody k svietidlám budú zrealizované káblom CYKY-J 3x1,5 mm².

Verejné osvetlenie okružnej križovatky na MK Košovská cesta

Z dôvodu zmeny križovatky na okružnú bude nutné demontovať exist. stožiare osvetlenia a nahradiť ich novým osvetlením. Napájanie osvetlenia križovatky a príjazdových vetiev ako aj

meranie spotreby elektrickej energie a ovládanie osvetlenia bude realizované z exist. rozvádzača RVO 001, ktorý napája existujúci rozvod VO. Pre rozvod medzi stožiarimi je navrhnuté káblové vedenie AYKY-J 4x25mm². Prívody k svietidlám budú zrealizované káblom CYKY-J 3x1,5mm².

Verejné osvetlenie miestnej komunikácie 102-00, križovatka v km 0.028, priechody pre chodcov, Sadová ulica a prístupová komunikácia k ČOV 103-00

Exist. osvetlenie na Sadovej ulici bude napojené z nového návrh. RVO 082. Posledný OS napojený z pôvodného rozvodu (napájané z RVO 042) bude 042.02.14, ďalej bude vedenie prerušené a všetky OS budú napájané z nového návrh. RVO 082. Ďalej bude exist. osvetlenie rozdelené na dve samostatné vetvy. Existujúce prepojenie bude zrušené.

Z vetvy WL1 bude novým rozvodom VO napojené osvetlenie miestnej komunikácie 102-00, križovatky a jednotlivých priechodov pre chodcov. Pre rozvod medzi stožiarimi je navrhnuté káblové vedenie CYKY-J 4x16 mm².

Z vetvy WL2 budú novým rozvodom VO napojené existujúce OS 042.02.25, OS 042.02.26 a z nich existujúce rozvody. Pre napojenie týchto rozvodov z nového RVO 082 je navrhnuté káblové vedenie rovnakého typu a dimenzie ako je existujúci rozvod medzi stožiarimi (CYKY-J 4x6 mm²). Z tohto rozvodu bude napojené aj osvetlenie prístupovej komunikácie k ČOV, konkrétne z exist. OS 042.02.29 na tento nový rozvod medzi stožiarimi bude použitý kábel CYKY-J 4x6 mm².

Z vetvy WL3 bude novým rozvodom VO napojený exist. OS 042.02.16. Z tohto OS budú napojené existujúce rozvody a taktiež osvetlenie chodníka pri záhradkárskej osade (rieši SO 622-00). Pre rozvod medzi stožiarimi je navrhnuté káblové vedenie CYKY-J 4x6 mm². Prívody k svietidlám budú zrealizované káblom CYKY-J 3x1,5 mm².

Verejné osvetlenie priechodov pre chodcov smerom na priemyselný park a križovatka v km 0.028

Napájanie osvetlenia križovatky a priechodov pre chodcov ako aj meranie spotreby elektrickej energie a ovládanie osvetlenia bude realizované z exist. rozvádzača RVO 081, ktorý napája existujúci rozvod VO. Pre rozvod medzi stožiarimi je navrhnuté káblové vedenie AYKY-J 4x35 mm². Existujúci kábel VO na začiatku prístupovej komunikácie k ČOV bude pod navrhovanou cestou chránený uložením do delenej HD-PE chráničky KSHR 90/80. Prívody k svietidlám budú zrealizované káblom CYKY-J 3x1,5 mm².

Existujúce verejné osvetlenie (osvetľovacie stožiare), ktoré má byť nahradené novým, bude počas výstavby ponechané v prevádzke pokiaľ nebude brániť v stavebných prácach. Po vybudovaní novo navrhovaného verejného osvetlenia, bude pôvodné verejné osvetlenie zdemontované s ohľadom na čo najkratší možný čas prevádzky bez osvetlenia (pokiaľ bude nutná takáto prevádzka).

Osvetlenie priechodov pre chodcov a cyklistov je navrhnuté podľa STN TR 13201-2 prílohy B svietidlami s asymetrickým rozdelením svetelného toku, spôsobujúcim menšie oslnenie vodičov. Svietidlá sa umiestnia na stožiare výšky 6 m s výložníkmi, ktoré sa osadia po oboch stranách komunikácie pred priechodom v smere dopravného pruhu tak, aby svetlo dopadalo na stranu chodca zo smeru prichádzajúcich vozidiel. V prípade, keď je stĺp umiestnený za priechodom, je nutné použiť svietidlo s ľavostrannou optikou. Navrhované osvetlenie priechodov bude ovládané spoločne s navrhovaným osvetlením okružnej križovatky, na ktoré je pripojené.

Jednotlivé osvetľovacie stožiare sa poprepájajú zemnicím pásom FeZn 30/4mm uloženým do káblovej ryhy pod pieskové lôžko, okrem prepojenia stožiarov F-OSZ2 (exist. OS 081.02.51) a F-OSZ3. Pripojenie stožiarov na pásik sa prevedie vodičom FeZn Ø10 prostredníctvom svoriek SR03 (2 svorky na každý spoj). Vodič sa na stožiar pripojí svorkou SP1 vo výške cca 0,10 m nad terénom. Takto zrealizované pospájanie a uzemnenie bude slúžiť ako

ochrana stožiaru verejného osvetlenia pred bleskom. Pri pripojení vodičov na stožiare sa vodiče farebne označia zelenožltými pruhmi podľa STN EN 60445.

622-00 Osvetlenie chodníka pri záhradkárskej osade

Predmetný objekt rieši osvetlenie chodníka pri záhradkárskej osade súvisiacu s výstavbou „Obchvatu mesta Prievidza I. etapa, 2. stavba - cesta v trase budúcej I/64“.

Osvetlenie chodníka pri záhradkárskej osade je navrhnuté podľa TNI CEN/TR 13201-1 a STN EN 13201-2 pre triedu osvetlenia P3

Pre osvetlenie komunikácii je navrhnutá jednostranná osvetľovacia sústava. Osvetľovacie body tvoria svietidlá so svetelnými zdrojmi ST 70W. Svietidlá sa umiestnia na výložníky V1T-10-76, ktoré budú upevnené na kužeľové stožiare STK 76/80/3 (bezprírubové) s výškou 8m v pozinkovanej úprave.

Napájanie novonavrhovaného osvetlenia chodníka pri záhradkárskej osade bude zrealizované z existujúceho rozvodu verejného osvetlenia na Sadovej ulici a to konkrétne z existujúceho stĺpa VO 042.02.16. Stožiare budú prepojené pomocou kábla CYKY-J 4x6. Prívody k svietidlám sú realizované káblom CYKY-J 3x1,5 zo stožiarových svorkovnic. Napojenie existujúceho rozvodu a taktiež meranie spotreby elektrickej energie je zrealizované z navrhovaného RVO 082 (rieši 621-00).

Jednotlivé osvetľovacie stožiare sa poprepájajú zemniacim pásom FeZn 30/4mm uloženým do káblovej ryhy pod pieskové lôžko. Pripojenie stožiarov na pásik sa prevedie vodičom FeZn Ø10 prostredníctvom svoriek SR03 (2 svorky na každý spoj). Vodič sa na stožiar pripojí svorkou SP1 vo výške cca 0,10m nad terénom. Takto zrealizované pospájanie a uzemnenie bude slúžiť ako ochrana stožiaru verejného osvetlenia pred bleskom. Pri pripojení vodičov na stožiare sa vodiče farebne označia zelenožltými pruhmi podľa STN EN 60445.

Novoprojektované káble sa uložia vo voľnom teréne a pod komunikáciou vo výkope do pieskového lôžka a označia sa červenou fóliou. Káble budú uložené do HD-PE chráničiek.

623-00 Úpravy vonkajšieho osvetlenia v koľajisku

Predmetom tohto SO je zrušenie stožiarov vonkajšieho osvetlenia v Žst. Prievidza, Nákladná stanica, vzhľadom na výstavbu mosta, a ich nahradenie navrhovanými stožiarimi typu: T058RLH/FP sklápacie 5m na prírubu.

Súčasný stav

V koľajisku Nákladnej stanice Prievidza, sú po vetvách napájané a ovládané osvetľovacie stožiare. Sú osadené medzi koľajami č.7b a č.9, č.15 a č.17 a č.23 a č.25. Svojou výškou budú zasahovať do profilu nového mosta a preto sa odpoja a zdemontujú.

V danej vetve sa doplnia navrhované sklápacie stožiare, ktoré v tomto úseku nebudú v kolízii s navrhovanou výstavbou mosta.

Navrhovaný stav

VONKAJŠIE OSVETLENIE, NÁVRH RIEŠENIA:

Osvetlenie jestvujúceho koľajového priestoru, s vetvou stožiarov č. 28 až č.34, ktoré sú osadené medzi koľajami č. 7 a č.9, sa zmení demontážou jestvujúceho stožiaru č.32. Tento sa nahradí novými dvoma sklopnými stožiarimi typu: T058RLH/FP 5m o výške 5 m so svietidlom Siteco SR100 / HPS 70W.

Stožiare sa osadia v osi medzi koľajami č. 7a č.9 vo vzdialenosti podľa výkresu, od jestvujúcich stožiarov č. 31 a č. 33. Stožiare sa osadia na základový rošt, tak, aby sa dali bezproblémovo sklopiť.

Osvetlenie jestvujúceho koľajového priestoru, s vetvou stožiarov č. 44, 46, až č.54, párne číslovanie ktoré sú osadené medzi koľajami č.15 a č.17, sa zmení demontážou jestvujúceho

stožiar č.48. Tento sa nahradí novými sklopnými stožiarimi výške 5m so svietidlom Siteco SR100. Stožiare sa osadia v osi medzi koľajami č.15a č.17 v predpísanej vzdialenosti od jestvujúcich susedných stožiarov č. 46 a č.50.

Osvetlenie jestvujúceho koľajového priestoru, s vetvou stožiarov č. 43, 45, až č.55, nepárne číslovanie ktoré sú osadené medzi koľajami č.23 a č.25, sa zmení demontážou jestvujúceho stožiaru č.49. Tento sa nahradí novými sklopnými stožiarimi o výške 5m so svietidlom. Stožiare sa osadia v osi medzi koľajami č. 23 a č.25 v predpísanej vzdialenosti od jestvujúcich susedných stožiarov č. 47 a č.51.

Osvetľovacie stožiare sú typu: T058 RLH/FP (5m), na prírubu, osadené do betónových základov. Teleso stožiarov je z redukovaných oceľových rúr. Stožiar je zvarovaný z oceľových rúr, vrcholový priemer stožiaru je $\phi 114\text{mm}$. (Pre osadenie svietidla použiť redukciu 114/60). Sklopný mechanizmus stožiaru je riešený proti samovoľnému uvoľneniu. Sklopenie vrcholu stožiaru je vo $v \sim 1\text{m}$ nad terénom, čím je dosiahnuté bezproblémové zabezpečenie údržby na ele. zariadení osvetľovacej časti. Sklopenie osvetľovacieho sklopného stožiaru je možné po uvoľnení sklopného mechanizmu. Prístup k svorkovnici osvetľovacieho stožiaru je umožnený iba po samotnom sklopení stožiaru. Povrchová úprava proti vonkajším vplyvom je žiarovým pozinkovaním. Kotvenie stožiaru do betónového lôžka, podľa montážneho návodu výrobcu. Vlastná montáž a kotvenie stožiaru sa vykoná v sklopenom stave. Po vykonanom zakotvení sa stožiar vztýči do prevádzkovej polohy a zaistí sa skrutkou.

Vlastná montáž a kotvenie stožiaru sa vykoná v sklopenom stave, nasadením na kotviace skrutky M16, pri použití stožiarov o výške 3-5,5m. Samotné kotvenie stožiaru sa vykonáva pri sklopenej polohe stožiaru nasadením na skrutky základného roštu pomocou 4 matíc.

Po vykonanom zakotvení sa stožiar vztýči do prevádzkovej polohy a zaistí sa skrutkou. Po ukotvení stožiaru sa inštaluje do svorkovnicovej krabici prívodný kábel, zvod svietidla.

Osadenie osvetľovacích stožiarov, zabetónovaním ich základových roštov, kde základ má rozmery 750x750x900mm.

Stožiare sú typu v prevedení na prírubu, (príruha FA002G - 400x400x25mm s dierami na kotviace šruby M24x1000mm). Typ základu je 6P150, kde kotviace šróby sa zabetónujú do základu, poloha sa zabezpečí vymedzovacími šablónami, a taktiež sa v základe uloží 2x ochranná trubka $\Phi 50\text{FX}$, pre kábel, ktorý vyjde stredom hore.

Uzemnenie pre stožiare, pred atmosférickými výbojmi, sa zriadi spoločné pre tri susedné stožiare zemniacim pásikom FeZn 30x4, pričom $R_z \leq 10\Omega$.

INTENZITA OSVETLENIA

Osvetľovaný priestor : Koľaje č.1-25, od km 26,86 po km 26,9 km

Trieda osvetlenia)*1 : II.B - STN 36 0061 Tab. 1., príloha I/I

Technické parametre osvetľovacej sústavy :

<i>Stožiar</i>	<i>T058RLH/FP 5m Na prírubu</i>
<i>Typ svietidla</i>	<i>SITECO SR100</i>
<i>zdroj svetla</i>	<i>HPS 70 W</i>
<i>svetel. tok zdroja</i>	<i>6300 lm</i>
<i>men. Prúd</i>	<i>0,31 A</i>
<i>men. Napätie</i>	<i>230 V</i>
<i>Trieda ochrany</i>	<i>I./II.</i>
<i>Krytie</i>	<i>IP 65</i>
<i>hmotnosť</i>	<i>8 kg</i>

Návrh technického riešenia osadenia osvetľovacích stožiarov :

V danej oblasti osadenia osvetľovacích stožiarov je priama trať.

Osvetlovacie stožiare č. 32, 32a, 46a, 48, 48a, 47a, 49, 49a, sa osadia podľa km, a tiež v smere kilometrovania, podľa tabuľky.

Uzemnenie pre stožiare, pred atmosférickými výbojmi, sa zriadi spoločné aj pre susedné stožiare zemniacim pásikom FeZn 30x4, a z neho odbočením ku stožiaru (SR03), zemniacim drôtom FeZn $\phi 8$.

Napojenie osvetľovacích stožiarov:

Prívodný kábel WL sa napojí na svorkovnicu, rozvodnice stožiaru SŽR-M-M (IP44) SEZ. Uloženie kábla do svorkovnice stožiaru sa prevedie uložením v ochrannej vysokopevnostnej ohybnej rúre Kopoflex KF, so zaústením do základu, základového roštu, osvetľovacieho sklopného stožiaru.

631-00 Meteostanica v km 0,470

Objekt rieši dodávku a montáž cestného meteorologického monitorovacieho systému na ceste budovanej v rámci stavby „Obchvat mesta Prievidza I. etapa, 2. stavba – MZ v trase budúcej I/64. Cestné meteorologické zariadenie (ďalej len „meteo-zariadenie“) prostredníctvom cestných senzorov a atmosférických senzorov monitoruje povrch vozovky a poveternostné podmienky v sledovanom úseku. Prichádzajúce nebezpečenstvo pre prevádzku v dôsledku poriadovnice alebo nežiaduceho stavu povrchu vozovky je detegované a zodpovedajúce alarmy sú ďalej prenášané personálu zodpovednému za údržbu ciest. Meteo-zariadenie bude doplnené statickou IP kamerou na sledovanie aktuálneho stavu vozovky. Meteo-zariadenie bude prostredníctvom routera pripojené cez mobilnú dátovú sieť SSC k Informačnému systému Dopravnej spravodajskej služby (IS DSS) Slovenskej správy ciest, do ktorého sa odovzdávajú namerané údaje a stavové informácie pre potreby manažmentu výkonov zimnej údržby.

Na ceste budovanej v rámci obchvatu mesta Prievidza v km 0,470 bude osadená na oceľovom stožiaru podružná meteostanica na krajnici komunikácie za zvodidlom. Táto stanica bude prostredníctvom svojich snímačov vyhodnocovať meteorologickú situáciu v meranej lokalite a výsledky prenášať bude prostredníctvom routera pripojené cez mobilnú dátovú sieť SSC k Informačnému systému Dopravnej spravodajskej služby (IS DSS) Slovenskej správy ciest, do ktorého sa odovzdávajú namerané údaje a stavové informácie pre potreby manažmentu výkonov zimnej údržby.

Technologické zariadenia a technologické objekty meteo-zariadenia musia spĺňať požiadavky, ktoré sú regulované slovenskými alebo harmonizovanými európskymi normami, technickými podmienkami MDVRR SR alebo technicko-kvalitatívnymi podmienkami.

651-00 Preložka a ochrana káblov Slovak Telekom

Výstavbou cesty I/64, obchvatu mesta Prievidza budú dotknuté existujúce telekomunikačné vedenia miestnej telekomunikačnej siete (MTS) v správe Slovak Telekom, a.s., ktoré svojou polohou nevyhovujú navrhovanej komunikácii a bude ich potrebné preložiť do novej bezkolíznej trasy.

Ďalej je potrebné riešiť ochranu existujúcich káblov MTS pri krížení s navrhovanou prístupovou komunikáciou k ČOV (rieši SO 103-00 Prístupová komunikácia k ČOV).

V prvom prípade bude potrebné preložiť kábel TCEKE 10XN 0,4 križujúci navrhovanú cestu I/64 v km 0,050. Pomocou rovnej káblovej spojky RS1 (typu XAGA 550-43/8-500) sa na existujúci kábel naspojuje navrhovaný kábel TCEPKPFLE 10XN 0,4, ktorý bude vedený v novej trase dlhšej 105m až k navrhovanej spojke RS2 (typu XAGA 550-43/8-500), kde sa naspäť naspojuje na existujúci kábel. Križovanie cesty I/64 v km 0,050 bude riešené pomocou technológie pretlačania, kde bude do pretlačeného prechodu pod komunikáciou zatiahnutá HDPE chránička $\text{Ø}250$ mm, do ktorej sa zatiahnú dve HDPE chráničky $\text{Ø}110$ mm. Následne sa do jednej z nich zatiahne navrhovaný kábel TCEPKPFLE 10XN 0,4.

V km 0,380 sa podzemný kábel TCEKE 10XN 0,8 preloží do trasy, ktorá nebude prekážať výstavbe ani prevádzke navrhovanej komunikácie. V celom úseku navrhovanej preložky bude uložená nová dĺžka kábla, ekvivalentného typu TCEPKPFLE 10XN 0,8, ktorý sa prostredníctvom káblových spojok RS3 a RS4 typu XAGA 550-43/8-500 naspojkuje na existujúci kábel. V km 0,380 sa tiež nachádza nadzemné vzdušné vedenie vedené po existujúcich drevených stĺpoch, ktoré sa nahradí káblom TCEPKPFLE 5XN 0,8 uloženým v zemi. Navrhovaný kábel povedie z navrhovaného UR č.1 typu GR 02402515.1J/40 v novej trase v súbehu spolu s káblom TCEPKPFLE 10XN 0,8 kolmo popod navrhované komunikácie a zaústi do navrhovaného UR č.2 typu GR 0242515.1J/40. Dĺžka navrhovaného kábla TCEPKPFLE 5XN 0,8 je 108m. Existujúci PB č.1 a PB č.4 sa vymenia za nové a osadia sa na nich navrhované UR č.1 a UR č.2. PB č.2 a PB č.3 zasahujú do navrhovanej komunikácie, preto budú zdemontované.

V kolíznom úseku (ktorý začína na začiatku úseku navrhovaného objektu 105-00 a končí v km 0,025) sa po presnom vytýčení existujúcej trasy kábel (FLE 200XN 0,4) ručne odkope a premiestni sa do pripraveného výkopu v novej trase, vedenej pozdĺž navrhovanej komunikácie (SO 105-00 Vetva okružnej križovatky na ceste III/05066). V pripravenom výkope rozm. 35x800cm realizovanom v novej trase sa kábel uloží do pieskového lôžka s podkladovou a zásypovou vrstvou hr. 8cm zvrchu prekrytým výstražnou fóliou oranžovej farby.

V km 0,150 na vetve „A“ bude v kolízii s navrhovanou komunikáciou kábel MTS TCEKE 50XN 0,6, ktorý sa preloží do novej trasy. V celom úseku navrhovanej preložky bude uložená nová dĺžka kábla, ekvivalentného typu TCEPKPFLE 50XN 0,6, ktorý sa prostredníctvom káblových spojok RS5 a RS6 typu XAGA 550-75/15-500 naspojkuje na existujúci kábel.

V km 0,012 navrhovanej prístupovej komunikácie k ČOV dôjde ku križovaniu existujúceho kábla FLE 100XN 0,6 s navrhovanou komunikáciou. Spolu s týmto káblom sú vedené v spoločnej trase aj dve HDPE chráničky 2x HDPE 40. V kolíznom úseku sa kábel a chráničky ochránia uložením do delenej HDPE chráničky KSHR 110/100 v celkovej dĺžke 25m. Ku križovaniu prístupovej komunikácie k ČOV s káblom TCEKE 10XN 0,8 dôjde v km 0,299. Ochráni sa uložením do delenej HDPE chráničky KSHR 90/80 v dĺžke 18m.

Navrhované preložky budú v celej trase chránené, zatahnuté do HDPE chráničiek priemeru 110mm uložené vo výkope v pieskovom lôžku s podkladovou a zásypovou vrstvou hrúbky min. 10cm.

652-00 Preložka MOK SSE-D

Navrhovanou úpravou križovatky na začiatku úseku navrhovanej stavby v meste Prievidza (odbočka k priemyselnej časti a letisku) bude dotknutá existujúca chránička 1xHDPE 40/32, ktorá je vo vlastníctve SSE-D a v správe spoločnosti Energotel, a.s.. V predmetnej chráničke sú zatahnuté dve mikrotrubičky. Jednu mikrotrubičku má prenajatú spoločnosť DSI DATA s.r.o., v ktorej je zafúknutý mikrokábel. Keďže HD-PE chránička svojou polohou nevyhovuje navrhovanej komunikácii je potrebné riešiť jej preložku. Súbežne s chráničkou sú vedené a zároveň budú preložené existujúce nechránené káblové vedenia VN 1430, VN 1431 spoločnosti SSE-D (rieši objekt 603-00).

V blízkosti predmetnej chráničky je vedená aj existujúca podzemná VN prípojka pre Aerospool, spol. s r.o. (rieši objekt 604-00), ktorú je rovnako potrebné preložiť.

V kolíznom úseku, tj. pri zasahovaní existujúcej HD-PE chráničky do navrhovanej cesty je navrhovaná jej preložka. Existujúca chránička sa v prvom rade odkope v pôvodnej trase (rieši 603-00) a premeria sa jej skutočná dĺžka. V ďalšom kroku sa vykope káblová ryha (rieši 603-00) v navrhovanej trase tak, aby dĺžka novej ryhy korešpondovala s pôvodnou z dôvodu preloženia chráničky (kábla) bez jej spojovania a bez prerušenia prevádzky za účasti správcov vedení.

Súbežne s navrhovanou trasou preložky budú vedené aj ďalšie káble VN1430 a VN1431, ktorých preložku rieši objekt 603-00 Prekládka VN vedenia v km 0,025. Ako ďalší v súbehu s novou trasou káblov bude vedená existujúca VN prípojka pre Aerospool, spol. s r.o. (rieši objekt 604-00 Prekládka VN prípojky pre Aerospool).

Celková dĺžka trasy prekládky VN vedenia: cca **64 m**.

653-00 Úpravy vzdušného oznamovacieho vedenia ŽSR

Súčasný stav

Železničná nákladná stanica Prievidza leží na jednokoľajnej trati Nitrianske Pravno – Nové Zámky v km od 26,0 do 27,7. Koľajisko žel. stanice je delené na dve samostatné skupiny. Dopravné koľaje č. 1,3,5,7,9,11,13,15 sú určené pre dopravu v rámci ŽSR a koľaje č. 17,19,21,23,25 plnia funkciu odovzdávkových koľaji pre vlečkára - Baňa Cígeľ (Hornonitrianske Bane, Prievidza). Do stanice je na zhlaví od Prievidze os. Stanice zaústená aj trať Horná Štubňa – Prievidza. Predmetné vzdušné vedenie je umiestnené na drevených stĺpoch J a D.

Koľajisko žel. stanice je bez trakčného vedenia, osvetlené je stožiarovými svietidlami.

Navrhovaný stav

V predmetnom úseku 150 m sa uloží zemný kábel, ktorý nahradí vzdušné vedenie kde bude budovaný nadjazd. Zemný kábel sa ukončí v káblových objektoch kde bude prevedená aj ochrana káblového vedenia. Podpery na ktorých bude ukončené vzdušné vedenia sa musia vybaviť kotvením, vzhľadom na jednostranný ťah vo vedení. Po vykonaní prípravných prác sa v krátkodobej výluke prepojí oznamovacie vedenie do káblu. Časť kábla, ktorá budú vedené ku káblovému objektu bude krytá pancierovou trubkou. Tak isto budú uložené aj káble od káblových k objektov ku drôtom vzdušného vedenia.

671-00 Úprava staničného zab. zariadenia - Prievidza nákl. st.

Súčasný stav

Železničná nákladná stanica Prievidza leží na jednokoľajnej trati Nitrianske Pravno – Nové Zámky v km od 26,0 do 27,7. Koľajisko žel.stanice je delené na dve samostatné skupiny. Dopravné koľaje č. 1,3,5,7,9,11,13,15 sú určené pre dopravu v rámci ŽSR a koľaje č. 17,19,21,23,25 plnia funkciu odovzdávkových koľaji pre vlečkára - Baňa Cígeľ (Hornonitrianske Bane, Prievidza). Do stanice je na zhlaví od Prievidze os. zaústená aj trať Horná Štubňa – Prievidza. Koľaj č. 7 má užitočnú dĺžku 1043m.

Zabezpečovacie zariadenie v obvode nákladnej stanice, je elektromechanické s ústredným prestavovaním výhybiiek pomocou elektromotorických prestavíkov. V stanici sú dve stavadlá :

- riadiace stavadlo, z ktorého sú obsluhované aj výhybky č. 1 – 12 a návěstidlá lichého zhlavia
- závislé stavadlo č. 2, z ktorého sú obsluhované návěstidlá a výhybky na nováckom zhlaví.

Návěstidlá v stanici sú svetelné, koľajové obvody v stanici nie sú vybudované. Pre spolupôsobenie vlaku so zabezpečovacím zariadením sú pred krajnými výhybkami vchodovo/odchodové izolované koľajnice.

Koľajisko žel. stanice je bez trakčného vedenia, osvetlené je stožiarovými svietidlami.

Navrhovaný stav

Koľaj č. 7 sa vylúči z prevádzky. Vytýčia sa podzemné kábelové vedenia. Odkope sa podzemné kábelové vedenie pre oznamovaciú techniku v dĺžke cca 60m. Kábelové vedenia sa odklonia do polohy mimo teleso podpery a teleso betónovo zarážadla. Po vybudovaní mostnej

podpery sa káble uložia do žľabových chráničiek typu KŽ1 mimo plochu štrkového lôžka susednej koľaje. Vzhľadom na reálny predpoklad nedostatočnej dĺžky káblov na odklon v trase je nutné káble predĺžiť a nadspojkovať.

Počas celej doby stavebných prác bude koľaj č. 7 vylúčená z prevádzky a to na dobu cca 6 mesiacov. Po dohode medzi zhotoviteľom objektov a dopravnou službou v žst. Prievidza budú vykonané bezpečnostné opatrenia aj pre pohyb pracovníkov v blízkosti koľaji č. 5 a 9.

V tejto dobe bude nutné vykonať úpravy staničné zabezpečovacieho zariadenia. Úpravy budú spočívať vo vybudovaní nových cestových návěstidiel Lc7a, Sc7b. Obe návěstidlá budú jednosvetlové a budú ukončovať vlakové a posunové cesty. K týmto návěstidlám bude privedená kabelizácia z riadiaceho stavadla. Svetelné relé týchto návěstidiel ako aj ďalší releový výstroj bude umiestnený v novej releovej skrini v stavadlovej ústredni.

Vzhľadom k tomu že medzi terajším vchodovým návěstidlom PL a návěstidlom Lc7a nebude zábrzdna vzdialenosť bude nutné upraviť aj návestenie pri vchode na koľaj č.7a. Táto skutočnosť si vyžiada výmenu terajšieho vchodového návěstidla. V releovom výstroji bude zrušená možnosť terajších prechodov po koľaji č. 7. Všetky návěstidlá je nutné komisionálne vytýčiť.

Na riadiacom stavadle bude nutné vykonať zmeny v mechanickom registri, aby bolo umožnené stavať súčasne na oboch zhlaviach vchody na koľaj č. 7a , 7b. Tieto práce sa prevedú v jednodňovej výluke, počas ktorej bude na stavadle 2 výpravca.

672-00 Úprava zabezpečovacieho zariadenia - odovzd. koľajisko Baňa Cígel'

Súčasný stav

Železničná nákladná stanica Prievidza leží na jednokoľajnej trati Nitrianske Pravno – Nové Zámky v km od 26,0 do 27,7. Koľajisko žel.stanice je delené na dve samostatné skupiny. Dopravné koľaje č. 1,3,5,7,9,11,13,15 sú určené pre dopravu v rámci ŽSR a koľaje č. 17,19,21,23,25 plnia funkciu odovzdávkových koľaji pre vlečkára - Baňa Cígel' (Hornonitrianske Bane, Prievidza). Do odovzdávkového koľajiska je na zhlaví od Prievidze os. stanice zaústená aj vlečková koľaj do Bane ígel'. Koľaj č. 19 má užitočnú dĺžku 605m.

Zabezpečovacie zariadenie v obvode odovzdávkového koľajiska je reléové zabezpečovacie zariadenie typu AŽD 71. Prestavovanie výhybiek je pomocou elektromotorických prestavníkov. Na nováckom zhlaví je pomocné stavadlo.

Návěstidlá na odovzdávkovom koľajisku sú svetelné, koľajové obvody v stanici a na výhybkách sú dvoj pásové 275 Hz. Odovzdávkové koľajisko je bez trakčného vedenia, osvetlené je stožiarovými svietidlami.

Navrhovaný stav

Koľaj č. 19 sa vylúči z prevádzky. Demontujú sa koľajové skrinky a stykové transformátory. Počas celej doby stavebných prác bude koľaj č. 19 vylúčená z prevádzky a to na dobu cca 6 mesiacov. Po dohode medzi zhotoviteľom objektov a dopravnou službou v žst. Prievidza budú vykonané bezpečnostné opatrenia aj pre pohyb pracovníkov v blízkosti koľaji č. 17 a 21.

V tejto dobe bude nutné vykonať úpravy staničné zabezpečovacieho zariadenia. Úpravy budú spočívať vo vybudovaní nových cestových návěstidiel Lc19a, Sc19b. Obe návěstidlá budú jednosvetlové a budú ukončovať vlakové a posunové cesty. K týmto návěstidlám bude privedená kabelizácia z najbližšieho rozvadzača, a po voľných žilách privedené napätie z riadiaceho stavadla. Svetelné relé týchto návěstidiel ako aj ďalší releový výstroj bude umiestnený na voľných miestach stojanoch v stavadlovej ústredni.

Vzhľadom k tomu že medzi terajším vchodovým návěstidlom PL a návěstidlom Lc19a nebude zábrzdna vzdialenosť bude nutné upraviť aj návestenie pri vchode na koľaj č.19a. Táto skutočnosť si vyžiada doplnenie väzieb medzi odovzdávkovým koľajiskom a staničným zab. zar

na nákladnej stanici. V releovom výstroji bude zrušená možnosť terajších prechodov po koľaji č. 19. Obe návestidlá je nutné komisionálne vytýčiť.

701-00 Ochrana VTL plynovodu

701-00.1 Križovanie VTL plynovodu, DN300 s obj. 102-00, ckm 0,009

V rámci objektu 701-00.1 je navrhnutá ochrana existujúceho VTL plynovodu DN 300, oceľ, PN25, v ckm 0,009, ktorý križuje objekt 102-00 Miestna komunikácia.

FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE OBJEKTU 701-00.1 POZOSTÁVA Z:

Ochrany jestvujúceho VTL plynovodu, oceľ. potrubie, DN300, ckm 0,009 – obj.102-00,
– Polená oceľová chránička - DN530x10 - dĺ. 22 m

701-00.2 Križovanie VTL plynovodu, DN300 s obj. 103-00, ckm 0,020

Objekt 103-00 „Prístupová komunikácia k ČOV“ križuje VTL plynovod.

V rámci objektu 701-00.2 je navrhnutá ochrana existujúceho VTL plynovodu DN 300, oceľ, PN25, v ckm 0,020, ktorý križuje objekt 103-00.

FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE OBJEKTU 701-00.2 POZOSTÁVA Z:

Ochrany jestvujúceho VTL plynovodu, oceľ. potrubie, DN300, ckm 0,020 – obj.103-00,
– Polená oceľová chránička - DN530x10 - dĺ. 11 m

701-00.3 Križovanie VTL plynovodu, DN100 s obj. 101-00, ckm 1,040

V rámci objektu 701-00.3 je navrhnutá ochrana existujúceho VTL plynovodu DN 100, oceľ, PN 25 MPa v ckm 1,040, ktorý križuje hlavný objekt 101-00.

FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE OBJEKTU 701-00.3 POZOSTÁVA Z:

Ochrany jestvujúceho VTL plynovodu, oceľ. potrubie, DN100, ckm 1,040 – obj.101-00,
– Polená oceľová chránička - DN219x6,3 - dĺ. 28 m

701-00.4 Križovanie VTL plynovodu, DN100 s obj. 101-00, ckm 1,415

V rámci objektu 701-00.4 je navrhnutá ochrana existujúceho VTL plynovodu DN 100, oceľ, PN 25 MPa v ckm 1,415, ktorý križuje hlavný objekt 101-00.

FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE OBJEKTU 701-00.4 POZOSTÁVA Z:

Ochrany jestvujúceho VTL plynovodu, oceľ. potrubie, DN100, ckm 1,415 – obj.101-00,
– Polená oceľová chránička - DN219x6,3 - dĺ. 19m

702-00 Ochrana NTL a STL plynovodu

V rámci objektu 702-00 je navrhnutá ochrana existujúceho STL plynovodu, D63, PE v ckm 0,396, ktorý križuje navrhovanú cestu I/64.

FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE OBJEKTU 702-00 POZOSTÁVA Z:

Ochrana jestvujúceho STL plynovodu, PE potrubie, D63, ckm 0,396 – obj.101-00,
– PE pozdĺžne polená chránička - D125x7,1 - dĺ. 20 m

II.9. Zdôvodnenie potreby činnosti v danej lokalite

Súčasná komunikačná sieť mesta Prievidza je tvorená prieťahom cesty I/64 v smere Nováky - Nitrianske Pravno, I/9 v smere Prievidza - Handlová a III/1774 v smere Prievidza - Bojnice cez mesto a doplnená je miestnymi komunikáciami. Prechádza ňou vonkajšia (vo vzťahu

k mestu Prievidza) tranzitná doprava, zdrojová a cieľová doprava. Prieťahy sú zároveň hlavnými zbernými miestnymi komunikáciami s vysokým podielom aj vnútornej dopravy s prepojením na miestne obslužné komunikácie do obytných častí mesta Prievidza a Bojnice. V dôsledku narastajúcej intenzity tak motorovej ako aj pešej dopravy komunikácia I/64 ako prieťah ovplyvňuje negatívne kvalitu života v meste - hlavne v úseku centra mesta - dochádza tam k negatívnemu ovplyvňovaniu chodcov a zvýšená je dopravná nehodovosť. Z uvedených dôvodov je vhodné navrhnúť dopravno-technicky kvalitnejšiu komunikáciu – obchvat mimo zastavanej časti mesta s cieľom odklonenia celej tranzitnej dopravy mimo centrálnu oblasť mesta, čím dôjde k zvýšeniu plynulosti dopravy, zvýšeniu bezpečnosti dopravy a zníženiu negatívnych vplyvov dopravy na ŽP na zostávajúcej komunikácii. Na základe predchádzajúcich stupňov PD bolo ako najvhodnejšie riešenie odporúčaná riešená trasa obchvatu, ktorý je aj v súlade s ÚP mesta Prievidza.

Stavba zabezpečí aj zníženie hlukového a emisného zaťaženia na prieťahu cez centrum mesta. Novonavrhovaná komunikácia ako preložka bude mať lepšie stavebno-technické riešenie, čím sa dosiahne väčšie využitie územia v nadväznosti na nadradený komunikačný systém a tým sa zabezpečí zvýšenie bezpečnosti dopravy a zlepšenie životného prostredia v dotknutom území.

Navrhovaná stavba sa na začiatku napája na zrealizovanú stavbu v rámci „I.etapa, 1.stavba“.

II.10. Orientačné náklady

30,1 mil. Eur s DPH

II.11. Dotknutá obec

Prievidza

II.12. Dotknutý samosprávny kraj

Trenčiansky samosprávny kraj

II.13. Dotknuté orgány

Okresný úrad Prievidza, Odbor starostlivosti o životné prostredie

Okresný úrad Prievidza, Odbor krízového riadenia

Okresný úrad Prievidza, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Okresný úrad Prievidza, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja

Okresný úrad Prievidza, Pozemkový a lesný odbor

Okresný úrad Trenčín, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Trenčíne

Okresné riaditeľstvo policajného zboru v Prievidzi

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prievidza so sídlom v Bojniciach

Krajský pamiatkový úrad Trenčín

Obvodný banský úrad v Prievidzi

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Prievidzi

Slovenský rybársky zväz, Rada Žilina

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Banská Štiavnica

II.14. Povoľujúci orgán

Obec Kanianka – územné rozhodnutie, mesto Prievidza – upustenie od vydania územného rozhodnutia (predĺženie úseku o 400m)

Okresný úrad Trenčín, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií – stavebné povolenie

Mesto Prievidza – stavebné povolenie

II.15. Rezortný orgán

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

II.16. Druh požadovaného povolenia podľa osobitných predpisov

- územné rozhodnutie – rozhodnutie č.216/2006, pod.č. SOcÚ 75/2006/SP zo dňa 30.06.2006, právoplatnosť rozhodnutia o umiestnení stavby bola potvrdená mestom Prievidza, listom č.2.4.2-02-8648-2021 zo dňa 27.05.2021
- stavebné povolenie – cestný zákon; vydáva Okresný úrad Trenčín, Mesto Prievidza
- povolenie na výrub stromov a krov – zákon o ochrane prírody a krajiny
- povolenie na výrub stromov a krov v korytách vodných tokov, na pobrežných pozemkoch a v inundačných územiach – zákon o vodách
- trvalé a dočasné vyňatie poľnohospodárskej pôdy – vydáva Okresný úrad Prievidza, Pozemkový a lesný odbor

II.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vzhľadom na rozsah a umiestnenie navrhovanej stavby, nie je predpoklad jej vplyvu na životné prostredie presahujúceho štátne hranice.

III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

III.1. Charakteristika prírodného prostredia

III.1.1. *Stručná geomorfologická a geologická charakteristika záujmového územia*

Z hľadiska geomorfologického členenia patrí katastrálne územie Prievidze do provincie: Západné Karpaty, subprovincia: Vnútorne Západné Karpaty, oblasť: Fatransko-tatranská, celok Hornonitrianska kotlina, podcelok Prievidzská kotlina. Mesto Prievidza leží v centrálnej časti Hornonitrianskej kotliny.

Na geologickej stavbe riešeného územia sa podieľa neogén, konkrétne pestré kaolinické íly, piesky, štrky, ojedinelé sloje lignitu.

Z hľadiska inžinierskeho geologickej rajonizácie sa tu nachádzajú prolúviálne sedimenty a údolné riečne náplavy.

Ako vyplýva z IG prieskumu realizovanými a archívnymi vrtmi, dynamickými penetračnými sondami rovnomerne situovanými v trase obchvatu boli zistené nasledovné litologické typy zemín: antropogénne sedimenty, fluviálne sedimenty, polygenetické sedimenty, prolúviálne sedimenty, predkvartérne, neogénne sedimenty.

Vzhľadom na overené základové pomery odporúčame mostné objekty zakladať na hĺbkových – pilótových základoch, votknutých do polohy stredne uľahnutých štrkov dnovej výplne. Ďalej odporúčame výmenu podložia pod vysokými násypmi a realizáciu geodosky. Na urýchlenie sadania vysokého násypu odporúčame realizovať v jeho podloží štrkové (pieskové) vertikálne konsolidačné drény.

Nízky násyp cesty v aluviálnej nive Handlovky, vzhľadom na overené polohy málo únosných a stlačiteľných zemín v podloží násypu (overená poloha makropórovitých zemín – pochované pôdne horizonty), odporúčame jeho zakladanie na geosyntetikami vystuženej zemine – geodoske, s výmenou podložia násypu. Územie je v čase zvýšených zrážok zaplavované priesakmi podzemnej vody, v čase realizácie prieskumných prác bola časť územia zamokrená a ťažko prejazdná.

Pod vysokými násypmi odporúčame výmenu podložia a realizáciu geodosky. Keďže konsolidácia podložia prebehne po 9 mesiacoch je potrebné s tým počítať ohľadom dĺžky výstavby násypu a vybudovať ho v predstihu. Ak bude čas výstavby kratší, je potrebné pristúpiť k vybudovaniu opatrení na urýchlenie konsolidácie podložia násypu (napr. konsolidačné pilóty, drény – votknuté do štrkovej vrstvy).

V úseku existujúcej cesty, vzhľadom na výskyt stlačiteľných zemín v podloží násypu, odporúčame výmenu zemín a ich nahradenie menej stlačiteľnými zeminami.

Nerastné suroviny

V záujmovom území sa nenachádzajú evidované ložiska nerastných surovín.

III.1.2 *Klimatické pomery*

Podľa mapy klimatických oblastí (Atlas krajiny SR, 2002) územie mesta patrí do mierne teplého, vlhkého okrsku s chladnou až studenou zimou. Ide o klimatický okrsk kde je priemerne do 50 letných dní za rok, priemerne teploty vzduchu v januári do -3°C, júlový priemer teploty vzduchu nad 16°C. Priemerná ročná teplota vzduchu sa v meste pohybuje na úrovni 8-9°C. Priemerný ročný úhrn atmosférických zrážok je približne 600 až 700mm. Snehová pokrývka trvá 40 až 80 dní v roku.

III.1.3 Voda

Povrchové vody

Z hľadiska hydrogeografických charakteristík dotknuté územie patrí do povodia rieky Nitra. Záujmové územie odvodňuje rieka Hnadlovka (hydrologické číslo povodia 4-21-11-056), resp. potok Moštenica (4-21-11-053), ktorý je ľavostranným prítokom rieky Handlovka, tá je ľavostranným prítokom rieky Nitra. Kulminačný prítok storočnej povodňovej vlny rieky Handlovka v riečnom km 0,495 je $Q_{100}=101\text{m}^3\cdot\text{s}^{-1}$. Plocha povodia je $111,45\text{km}^2$.

Podzemné vody

Charakter a množstvo podzemných vôd závisí od geologickej stavby a reliéfu krajiny. Najväčší význam majú akumulácie podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch, kde sa voda hromadí infiltráciou z korýt tokov a je dopĺňaná zrážkami. Kvalita podzemných vôd je ovplyvňovaná akosťou povrchových vôd.

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do rajónu: QN 067 Neogén a kvartér Hornonitrianskej kotliny. V tomto rajóne boli v zmysle vodohospodárskej bilancie SR za rok 2019 stanovené využiteľné množstvá podzemných vôd v hodnote $207,59\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$, z toho minerálne vody $26,77\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$, pričom v uvedenom roku sa z nich využívalo $18,59\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$, z toho minerálne vody $16,17\text{ l}\cdot\text{s}^{-1}$ a bilančný stav rajónu bol hodnotený ako dobrý. Bilančná tabuľka vodohospodárskej bilancie množstva podzemnej vody za rok 2019 vo vyššie uvedenom rajóne je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

QN - 067 Neogén a kvartér Hornonitrianskej kotliny

Povodie:	Nitra	4-21-11	Plocha:	170,40	km ²	Kategória preskúmanosti: P3
Využiteľné množstvá podzemných vôd:			207,59	l.s ⁻¹	(0-27,59-0-51-21/0-55-53-0)	
z toho termálne vody:			26,77	l.s ⁻¹	(0-26,77-0-0-0/0-0-0-0)	
Odber (2019):	18,59	l.s ⁻¹		účel využitia:	(0-0-0,11-13,73-0-1,56-3,19)	
z toho termálne vody:	16,17	l.s ⁻¹			(0-0-0-12,98-0-0-3,19)	
Odber (2018):	15,77	l.s ⁻¹		účel využitia:	(0-0-0,10-12,94-0,07-2,02-0,64)	
nárast / úbytok k aktuálnemu roku:		2,82	l.s ⁻¹	Bilančný stav:		dobrý

Poznámka: Využiteľné množstvá podz. vôd v kat. C1 a C2 sú uvedené podľa protokolu KKZZ č.16/96-KKZZ a v kat. B podľa protokolu č. 392/2019

Obchvat mesta Prievidza I.etapa, 2.stavba - MZ v trase budúcej I/64
Zámer

NA 10 - čiastkový rajón kvartéru a neogénu Prievidskej kotliny

Plocha: 144,40 km²
 Využiteľné množstvá podzemných vôd: 130,00 l.s⁻¹ (0-0-0-51-21/0-10-48-0)
 Odber: 1,77 l.s⁻¹
 Bilančný stav: dobrý

Bilančný profil: 5660 Handlovka - ústie
 Využiteľné množstvá podzemných vôd: 22,00 l.s⁻¹ (0-0-0-0-0/0-10-12-0)
 Odber: 0,11 l.s⁻¹
 Bilančný stav: dobrý

Názov lokality	Okres	Využiteľné množstvá			Zhodnotenie využívania			Poznámka
		Kat.	Množstvo (l.s ⁻¹)	Kvalita	Odber (l.s ⁻¹)	Využit.	Bilančný stav	
1. Prievidza	PD	II.	10,00	V,B	0,11	V3	dobry 181,82	
rozptýlené využ. zdroje	PD	III.	2,00	B	0,00	V3		

Bilančný profil: 5760 Nitra - Nováky
 Využiteľné množstvá podzemných vôd: 82,00 l.s⁻¹ (0-0-0-51-21/0-0-10-0)
 Odber: 0,00 l.s⁻¹
 Bilančný stav: dobrý

Názov lokality	Okres	Využiteľné množstvá			Zhodnotenie využívania			Poznámka
		Kat.	Množstvo (l.s ⁻¹)	Kvalita	Odber (l.s ⁻¹)	Využit.	Bilančný stav	
2. Pravenec	PD	C1	30,00	V,B	0,00	V4	dobry	
		C2	2,00	V				
3. Nedožery - Necpaly	PD	C1	21,00	V,B,CA	0,00	V2	dobry	
		C2	19,00	V,CA,B				
rozptýlené využ. zdroje	PD	III.	10,00	O,B,V,CA	0,00	V3		

Bilančný profil: 5940 Nitra - Chalmová
 Využiteľné množstvá podzemných vôd: 18,00 l.s⁻¹ (0-0-0-0-0/0-0-18-0)
 Odber: 1,33 l.s⁻¹
 Bilančný stav: dobrý

Názov lokality	Okres	Využiteľné množstvá			Zhodnotenie využívania			Poznámka
		Kat.	Množstvo (l.s ⁻¹)	Kvalita	Odber (l.s ⁻¹)	Využit.	Bilančný stav	
4. Nováky	PD	III.	8,00	O,CA,B	0,91	V3	dobry 8,79	
5. Zem. Kostofany	PD	III.	3,00	O	0,00	V3	dobry	
rozptýlené využ. zdroje	PD	III.	7,00	O,B,V	0,42	V3		

Bilančný profil: 6160 Nitra - pod Nitricou
 Využiteľné množstvá podzemných vôd: 8,00 l.s⁻¹ (0-0-0-0-0/0-0-8-0)
 Odber: 0,33 l.s⁻¹
 Bilančný stav: dobrý

Názov lokality	Okres	Využiteľné množstvá			Zhodnotenie využívania			Poznámka
		Kat.	Množstvo (l.s ⁻¹)	Kvalita	Odber (l.s ⁻¹)	Využit.	Bilančný stav	
6. Čereňany - profil	PD	III.	4,00	O	0,00	V3	dobry	
rozptýlené využ. zdroje	PD	III.	4,00	V,B	0,33	V3		

NA 20 - čiastkový rajón kvartéru a neogénu Rudnianskej kotliny

Plocha: 26,00 km²
 Bilančný profil: 6140 Nitrica - ústie
 Využiteľné množstvá podzemných vôd: 50,82 l.s⁻¹ (0-0,82-0-0-0/0-45-5-0)
 Odber: 0,65 l.s⁻¹
 Bilančný stav: dobrý

Názov lokality	Okres	Využitelné množstvá			Zhodnotenie využívania			Poznámka
		Kat.	Množstvo (l.s ⁻¹)	Kvalita	Odber (l.s ⁻¹)	Využit.	Bilančný stav	
7. Nitrianske Sučany	PD	II.	45,00	B	0,00	V4	dobry	
8. Diviacka Nová Ves	PD	B	0,82	CO, B	0,63	V2	napätý	1,30
rozptýlené využ. zdroje	PD	III.	5,00	O,V,B	0,02	V3		

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

Podľa vymedzenia útvarov predkvartérnych hornín podzemných vôd na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvary puklinových a medzizrnových podzemných vôd neovulkanitov a terciérnych sedimentov Hornonitrianskej kotliny oblasti povodia Váh SK200170FP.

Minerálne vody a liečivé pramene

Celá stavba, navrhovaná činnosť, je umiestnená v ochrannom pásme II. stupňa prírodného liečivého zdroja. V meste Bojnice sú využívané prírodné liečivé zdroje *Jesenius II* (vrt BR-1), *Jazero* (vrt BR-2), *vrt BR-3*, *Starý prameň* (vrt Z-2).

V ochrannom pásme II. stupňa je zakázané vykonávať všetky činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť fyzikálne, chemické, mikrobiologické a biologické vlastnosti prírodnej liečivej vody alebo prírodnej minerálnej vody, jej využiteľné množstvo, zdravotnú bezchybnosť alebo výdatnosť prírodného liečivého zdroja alebo prírodného minerálneho zdroja.

III 1.4. Pôdy

V katastrálnom území mesta Prievidza sú zastúpené pseudogleje (pseudogleje modálne, kultizemné a luvizemné nasýtené až kyslé, zo sprašových hĺn a svahovín) a fluvizeme (fluvizeme glejové, sprievodné gleje – G, z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov). Vzhľadom na produkčný potenciál ide o stredne produkčné až produkčné pôdy.

Pseudogleje sú trojhorizontové A-B-C, alebo až štvorhorizontové A-E-B-C pôdy, vyvinuté z rôznych, prevažne nekarbonátových pôdotvorných substrátov v podmienkach premyvneho vodného režimu s prebytkom povrchových, najčastejšie svahových vôd. Z toho dôvodu ich najčastejší výskyt je v úpätných alebo inak zarovnaných partiách svahov, kde pôdotvornými substrátmi sú úpätné svahoviny (kolúviá), zvrstvené terciérne, fluvioglaciálne a iné polygenetické sedimenty. Sú to pôdy na povrchu s tzv. ochrickým (plytkým, svetlým humusovým) Ao-horizontom, pod ktorým môže byť (nie je podmienkou) v dôsledku intenzívneho premyvu vyvinutý svetlejší (svetlosivý) eluviálny hydromorfný En-horizont, ktorý vznikol ochudobnením o vylúhované minerálne a organické koloidy. Pod ním leží mramorovaný Bg-horizont. Jeho prítomnosť je najdôležitejším diagnostickým znakom tejto pôdnej jednotky. Je textúrne ťažší ako nadložné horizonty a to buď v dôsledku litologického zvrstvenia (dvojsubstráty), alebo ide o pedogenetickú podmienenosť – akumuláciu translokovaných koloidov. V takomto menej priepustnom horizonte sa vytvára farebne pestrá matrica, so sieťovitou, jazykovitou alebo mozaikovitou farebnosťou, s kontrastným striedaním hrdzavej, okrovej a sivej farby. Diagnostickou podmienkou je zastúpenie sivej a hrdzavej farby oglejenia v matici nad 80%. Intenzita znakov oglejenia vyznieva cez svetlejší prechodný B/C-horizont v C-horizonte (pôdotvornom substráte).

Pseudoglej modálny – PGm:

pseudoglej v typickom vývoji. Jeho vývoj je litologicky podmienený, v dôsledku prítomnosti vrstvy so zníženou priepustnosťou. Jeho B-horizont sa označuje ako mramorovaný kambický Bgv-horizont.

Pseudoglej kultizemný – PGa:

ako PGM, ale s ornicoým horizontom nepresahujúcim hĺbku 0,35 m.

Pseudoglej luvizemný – PGL:

ako PGM, ale vývoj B-horizontu je pedogeneticky podmienený. Jeho zníženú priepustnosť pre vodu spôsobila pokračujúca akumulácia translokovaných koloidov. V tomto tzv. mramorovanom luvickom Bgt-horizonte sa nachádzajú popri znakoch oglejenia aj koloidné povlaky na povrchu agregátov. Genetickým predchodcom tohto subtypu sú spravidla subtypy hnedozemí a luvizemí.

Fluvizeme sú mladé, dvojhorizontové A-C pôdy, vyvinuté výlučne z holocénnych fluvialných, t.j. aluviálnych a proluviálnych silikátových a karbonátových sedimentov (alúviá tokov, náplavové kužele). Sú to pôdy v iniciálnom štádiu vývoja s pôdotvorným procesom slabej tvorby a akumulácie humusu, pretože tento proces je, resp. v nedávnej minulosti bol narušovaný záplavami a aluviálnou akumuláciou. Pre fluvizeme je typická textúrna rozmanitosť, rôzna minerálna bohatosť a rôzne vysoká hladina podzemnej vody, s následným vplyvom na vývoj ďalšieho, glejového G-horizontu.

Fluvizeme sú teda pôdy so svetlým, plytkým (tzv. ochrickým) Ao-horizontom zriedkavo presahujúcim hrúbku 0,3 m, ktorý prechádza cez tenký prechodný A/C-horizont priamo do litologicky zvrstveného pôdotvorného substrátu, C-horizontu. V typickom vývoji môžu byť v profile náznaky glejového G-horizontu (glejový oxidačný Go-horizont a glejový redukčno-oxidačný Gro-horizont), čo znamená, že hladina podzemnej vody je trvalo hlbšie ako 1 m.

Fluvizem glejová – FM_G:

fluvizem s prítomnosťou glejového redukčného Gr-horizontu v profile v hĺbke 0,5 – 1 m, ako dôsledok dlhodobého pôsobiacей hladiny podzemnej vody v tejto hĺbke. Gr-horizont je v rozsahu nad 90% sivý, sivozelený až sivomodrý, so zastúpením hrdzavej < 10%. Slabšie znaky glejovatenia sa nachádzajú vo všetkých vyšších horizontoch. Typická sekvencia: AoGo-A/CGo-Go-Gro-Gr.

III 1.5. Fauna, flóra a vegetácia

Flóra

Na základe fyto geografického členenia Slovenska (Atlas SSR, 1980) patrí územie do:

- oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*)
- obvodu predkarpatskej flóry
- okresu Slovenské stredohorie

Pôvodný vegetačný kryt bol v dôsledku dlhodobého využívania územia človekom značne pozmenený. Podstatná časť územia okolo vodných tokov bola odlesnená a premenená na poľnohospodársku pôdu a časť bola využitá na zástavbu. V posudzovanom území mesta Prievidza prevažujú poľnohospodárske pôdy.

Reálna vegetácia: Priamo posudzované územie predstavuje človekom pretvorený a trvalo ovplyvňovaný antropogénny biotop na okraji urbanizovanej krajiny. Porasty prirodzenej vegetácie tu boli skoro úplne nahradené synantropnou vegetáciou ako dôsledok urbanizácie. Nachádzajú sa tu plochy ornej pôdy, spevnené plochy komunikácií, železničná trať, záhradkárske osady. Ako jediné prvky pôvodnej krajiny sa zachovali brehové porasty vodných tokov, a aj to iba v minimálnej šírke.

V priamo dotknutom území novej trasy cesty I/64 sa nachádzajú porasty drevín iba ako:

- brehové porasty rieky Handlovka (km 0,400 až km 0,450) – jelša lepkavá, baza čierna, hloh jednoseenný, kalina obyčajná, ruža šípová
- nálety drevín pri železničnej trati v km 0,750 novej trasy cesty – jelša lepkavá, vřba biela, baza čierna, bršlen európsky, hloh jednosemenný, ruža šípová, svíb krvavý
- skupina drevín pri jestvujúcej ceste do obce Koš v km 1,675 novej trasy cesty – orech kráľovský, topol' biely, jell'a lepkavá

- brehové porasty potoka Moštenica v km 1,730 novej trasy cesty – jelša lepkavá, vŕba biela, javor mliečny, jaseň štíhly, baza čierna, hloh jednosemenný, kalina obyčajná, ruža šíповá, svíb krvavý
- plošná zeleň pri križovatke ciest III/1778 a cesty Prievidza Sebedražie (km 1,745 až km 1,932 novej cesty) – v podraсте výskyt pohánkovca japonského
- dreviny na svahoch jestvujúcej cesty III/1778 (km 2,000 až 2,400, trasa vetvy „A“ a trasa vetvy „B“)
- ovocné dreviny v záhradkárskych osadách (km 0,320 až 0,400 a vetva „A“ km 0,050 až 0,120)

Fauna

Súčasná štruktúra zoocenóz na posudzovanom území je odrazom pôsobenia človeka v krajine. Prevažná časť živočíchov v širšom území je naviazaná na biotopy lúk, plochy s nelesnou drevinovou vegetáciou. Zloženie fauny širšieho územia okolo navrhovanej činnosti je veľmi pestré.

Z bezstavovcov sa tu vyskytuje množstvo ulitníkov, pavúkov, chrobákov.

Zo stavovcov môžeme pozorovať rôzne obojživelníky a plazy. Tiež je tu hojný výskyt spevavých vtákov, hmyzožravcov, hlodavcov.

III.2. Krajina, stabilita, ochrana a scenéria

Súčasná krajinná štruktúra

Samotná lokalita výstavby je umiestnená na okraji zastavaného územia mesta Prievidza, vedie od letiska Prievidza, cez záhradkársku oblasť, za ktorou premoštuje rieku Handlovku, železničnú trať a pokračuje cez poľnohospodárske pozemky, keď sa následne napája na cestu do obce Koš, cestu III/1778, až po napojenie na cestu I/9, resp. I/64.

Krajina, kde má byť posudzovaná činnosť umiestnená, je využívaná na poľnohospodárske účely, prírodný charakter majú iba zvyšky brehových porastov okolo vodných tokov.

Ochrana prírody

Riešené územie nezasahuje do chránených území a ich ochranných pásiem definovaných podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody, ako ani do území siete NATURA 2000. V katastrálnom území mesta Prievidza platí 1.stupeň územnej ochrany podľa zákona OPaK.

Brehové porasty rieky Handlovka a potoka Moštenica boli definované ako biotop európskeho významu **Ls1.3. Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 2000: 91EO)**.

III.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrno - historické hodnoty územia

Obyvateľstvo a jeho aktivity

Počtom obyvateľov (cca 134 000) sa okres Prievidza zaraďuje medzi veľké okresy Slovenska. Priemerná hustota zaľudnenia je 138 obyvateľov na km². Mesto Prievidza sa v rámci Slovenska radí medzi veľké mestá. Počtom obyvateľov je to 11. Najväčšie mesto na Slovensku.

Údaje o počte obyvateľov

obec	Počet obyvateľov k 2020		
	celkom	muži	ženy
okres Prievidza	133 721	65 983	67 738
mesto Prievidza	45 141	21 807	23 334

Zdroj: ŠÚ SR

Sídla a kultúrno-historické hodnoty územia

Prvá písomná zmienka o meste Prievidza je z roku 1113. V metačnej listine benediktínov zo Zobora sa uvádzajú ako pomedzné body majetku Opatovce nad Nitrou a aj susedné lokality Bojnice, Prievidza, Nováky a Kocurany. Doslovne sa v tejto listine uvádza: De Preuigan sunt termini tres, de terra facti et quattuor quercus (od Prievidze sú tri zemné hranice a štvrtou je dub).

Doprava a dopravné vzťahy

Prakticky stredom mesta Prievidza zo severu na juh prechádza cesta I/64. Cestnú sieť v meste dopĺňajú cesta III/1774, III/1778 a sieť miestnych komunikácií. Prístup na stavenisko bude realizovaný z cesty I/64, III/1778 a miestnych komunikácií. Mesto je napojená na železničnú sieť SR. Mestom prechádza železničná trať č.140 Nové Zámky – Prievidza a železničná trať č. 144 Prievidza – Nitrianske Pravno.

Občianska a sociálna vybavenosť

V meste Prievidza sa nachádza kompletná občianska a sociálna vybavenosť, materské, základné, stredné a vysoké školy, umelecká škola, nákupné strediská, zdravotné strediská, športové strediská.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Podľa registra nehnuteľných NKP, Pamiatkového úradu SR (<https://www.pamiatky.sk>) sa v katastrálnom území Prievidza nachádza 52 pamiatkových objektov, ktoré sú situované v zastavanom území, mimo územia ovplyvneného navrhovanou činnosťou. Vzhľadom na to, že posudzovaná činnosť je vedená mimo zastavaného územia obce, priamo výstavbou nebudú pamiatkové objekty nijako ovplyvnené.

Archeologické náleziská

Ako vyplýva z archeologického výskumu vykonanom PhDr. Jaroslavou Ruttkayovou v novembri 2014 sumarizáciou poznatkov sa potvrdil predpokladaný výskyt archeologických nálezísk v predpokladanej trase, i keď v menšej hustote a kvalite, ako tomu bolo na susedných úsekoch, na ktorých sa archeologický výskum už uskutočnil. **Na celom úseku sa nezistili archeologické náleziská, pre ktoré by bolo potrebné meniť navrhovanú trasu – je však potrebné predpokladané náleziská overiť a následne komplexne preskúmať.**

Na základe vykonaného prieskumu možno predpokladať výskyt archeologických lokalít na polohách určených týmto prieskumom. Uvedený počet predpokladaných archeologických lokalít, ktoré ležia priamo v telese cesty, nemusí byť konečný. Niektoré polohy sú poľnohospodársky neobrábané, a tým pre archeológov neprístupné a neznáme, keďže je na nich prakticky nemožné uskutočniť povrchový prieskum. Predchádzajúci archeologický výskum tiež ukázal, že časť sídlisk leží pod výraznejšími soliflukčnými naplaveninami, a tak sa ani hlbokou orbou nemusia na povrch ornice dostať archeologické nálezy. Taktiež veľmi dôležité sú výšinné osídlené polohy.

III.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

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 $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$, 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.

Dotknuté územie je podľa mapy zaťaženia Slovenska základnými znečisťujúcimi látkami (Environmentálna regionalizácia SR) definované ako územie so stredným až zvýšeným znečistením ovzdušia. Územie *je zaradené medzi vymedzené oblasti riadenia kvality ovzdušia. Jedná sa o územie okresu Prievidza.*

Povrchové a podzemné vody

Kvalita povrchových vôd v sledovanom území je hodnotená ako **veľmi silne znečistená**, a to ako z hľadiska mikrobiologických ukazovateľov, tak aj z hľadiska biologických ukazovateľov a tiež z hľadiska kyslíkového režimu.

Kvalita podzemných vôd v danej oblasti nebola podrobne skúmaná.

Územie je, v zmysle kategorizácie území ochrany povrchových a podzemných vôd, zaradené medzi zraniteľné oblasti.

Pôdy

Podľa mapy Kontaminácia pôdy (Environmentálna regionalizácia SR) možno pôdy dotknutého územia hodnotiť ako nekontaminované pôdy, resp. mierne kontaminované pôdy. Kontaminácia pôd nebola v rámci k.ú. zistená nad rámec bežného znečistenia z poľnohospodárskej prevádzky a výroby, z cestnej premávky a ďalších činností.

Radónové riziko

Na základe spracovaných odvodených máp radónového rizika sa záujmové územie posudzovanej činnosti nachádza v oblasti s nízkym radónovým rizikom.

Ohrozené biotopy

Vo všeobecnosti k najviac ohrozeným biotopom možno zaradiť biotopy mokradí, tak ako sú definované v zákone 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Tento trend môžeme pozorovať aj v dotknutom území a jeho širšom okolí. Prejavuje sa tu vplyv úprav vodných tokov, znečistenia tokov, urbanizácie krajiny a rozvoja poľnohospodárstva, čo má za následok úbytok plôch brehových porastov, prirodzených lúk v alúviu riek.

Suchozemské biotopy sú najviac ohrozované antropogénnymi vplyvmi:

- intenzívna poľnohospodárska výroba
- rozvoj sídiel

Enviromentálna regionalizácia

Podľa členenia enviromentálnej regionalizácie je dotknutý Nitrianský región charakterizovaný enviromentálnou kvalitou ako región s narušeným prostredím.

Zdravotný stav obyvateľstva

Vzhľadom na charakter, umiestnenie a rozsah navrhovanej činnosti podrobné skúmanie zdravotného stavu obyvateľstva v danej oblasti nie je potrebné.

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

IV.1. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Stavba vyžaduje trvalý záber o výmere cca 9,6 ha a dočasný záber o výmere cca 4,0ha.

V súčasnosti prebieha majetkoprávne vysporiadanie stavby a investor má už cca 99% vykúpených pozemkov.

Nároky na vodu

Stavba nevyžaduje počas prevádzky zásobovanie pitnou vodou. Počas výstavby bude pitná voda pre pracovníkov stavby dovážaná.

Ostatné surovinné a energetické zdroje

Medzi základné použité materiály patrí kameň, štrk, piesok, betón a železo. Tieto, ako aj ostatné použité materiály budú na stavbu dovážané z výrobných zariadení priamo od jednotlivých dodávateľov.

Materiál bude zabezpečený z niektorého z existujúcich zemníkov.

Nie je nutné zriaďovať nové plochy na ťažbu surovín.

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Stavba je komunikačne napojená na cestu I/64, III/1778 a miestne komunikácie. Dočasné panelové cesty sú navrhnuté pre prístup na úsek výstavby medzi riekou Handlovka a železnicou – cesta č.1 a na prístup k hlavnému zariadeniu staveniska v km 1,590 vpravo-cesta č.2. Stavba bude realizovaná za plnej verejnej cestnej premávky a bude usmernená podľa dočasného dopravného značenia.

Počas prevádzky nevznikajú nároky na zabezpečenie inej dopravy.

Nároky na pracovné sily

Stavba v dobe prevádzky nebude vyžadovať nové pracovné sily. Údržba komunikácie bude zabezpečená zo súčasných pracovných síl správcu komunikácie.

IV.2. Údaje o výstupoch

Počas výstavby bude zastavané územie mesta zaťažené hlukom a exhalátmi z mechanizmov. Rozsah hlučnosti je určený výkonom stavebných strojov a bude pôsobiť iba krátkodobo. Prípadná zemina z výkopových prác bude deponovaná na určené plochy v okolí stavby a bude použitá na vybudovanie násypov.

Zatriedenie odpadov

Číslo skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Výrub krovia a stromov	O
13 02 06	Syntetické motorové, prevodové a mazacie oleje	Stavenisková mechanizácia	N
13 07 01	Vykurovací olej a motorová nafta	Stavenisková mechanizácia	N
13 07 02	Benzín	Stavenisková mechanizácia	N
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	Obaly z náterových materiálov	N
17 01 01	Betón	Demolácie	O
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	Demolácie vozoviek	N
17 04 05	Železo a oceľ	Demolácie	O
17 04 07	Zmiešané kovy	Demolácie	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	Demolácie	O
17 05 03	Zemina znečistená ropnými	Havária na stavbe	N

Číslo skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny, druhu a poddruhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
	látkami		
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	Výkopové práce	O
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	Komunálny odpad	O

Počas prevádzky navrhovaná činnosť nebude produkovať žiadne nové látky znečisťujúce ovzdušie, odpadové vody, iné odpady, žiarenie ani vytvárať fyzikálne polia. Taktiež sa v súvislosti s prevádzkou nepredpokladá žiaden nový výskyt hluku, vibrácií, tepla, zápachu ako ani iných škodlivých výstupov.

IV.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

IV.3.1. Vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na horninové prostredie

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

- *Zemné práce pri zakladaní mostov:* Mostné objekty budú zakladané hĺbkovo na pilótach Ø900mm s maximálnou dĺžkou 15m. Vzhľadom na geologické pomery a navrhnutý spôsob zakladania spodnej stavby, sa negatívne ovplyvnenie horninového prostredia v dôsledku výstavby mostov neočakáva.
- *Zemné práce pri zakladaní protihlukových stien:* Protihlukové steny budú zakladané hĺbkovo na pilótach Ø900mm s dĺžkou 7m.
- *Výstavba vozovky obchvatu mesta Prievidza:* Práce v malých hĺbkach, resp. v násypoch malej výšky, bez významného vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Úprava koryta rieky Handlovka:* stavebné zásahy v malej hĺbke, pri ktorých nie je predpoklad poznateľného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia a reliéfu.
- *Úprava koryta potoka Moštenica:* stavebné zásahy v malej hĺbke, pri ktorých nie je predpoklad poznateľného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia a reliéfu.

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.

Vplyvy na reliéf

Trasa posudzovanej činnosti je vedená prevažne na úrovni existujúceho terénu, s výnimkou mostných objektov. Je vedená okrajovou časťou zastávaného územia. Z tohto

dôvodu neočakávame významný nepriaznivý vplyv činnosti na reliéf. Tento vplyv má len lokálny charakter a z globálneho hľadiska nie je významný.

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Realizácia stavby síce prinesie nový zdroj znečisťovania ovzdušia do posudzovanej lokality, ktorá sa nachádza v okrajovej časti zastavaného územia, ale zároveň sa zlepšia klimatické podmienky v centrálnej časti mesta, keďže tranzitná doprava bude z mesta vylúčená. Zníženie počtu dopravných prostriedkov v meste prispeje k zrýchleniu dopravy, čo bude mať tiež pozitívny vplyv na miestnu klímu.

Počas výstavby sa očakávajú dočasné nepriaznivé vplyvy v dôsledku prejazdov dopravných a stavebných mechanizmov a samotných prác na stavenisku vo forme:

- zvýšenia prašnosti a hlučnosti na prístupových cestách
- zvýšeného podielu exhalátov z dopravy
- zvýšenej prašnosti na staveniskách a v koridore výstavby počas stavebných prác

Vplyvy na povrchové, podzemné a minerálne vody

Počas výstavby najvýznamnejší vplyv predstavuje dočasné znečistenie vôd rieky Handlovka zákalotvornými látkami pri realizácii prác v koryte toku – úprava toku pod novým mostom cez rieku Handlovka, a pri rekonštrukcii existujúceho mosta cez potok Moštenica.

Ďalšie riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd súvisí s pohybom dopravných a stavebných mechanizmov v blízkosti toku. Relatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných mechanizmov pri havárii resp. poruche.

Aj počas prevádzky môže dochádzať k znečisťovaniu vôd len v prípade havárií a úniku prevádzkových tekutín z motorových vozidiel.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu súvisia najmä s trvalými zábermi poľnohospodárskej pôdy, pre vybudovanie samotného obchvatu mesta Prievidze. Tieto zábery sú však z celkovej výmery poľnohospodárskej pôdy v území iba nepatrné.

Vplyvy na faunu, flóru a biotopy

Pri výstavbe jednotlivých objektov navrhovanej činnosti dôjde k výrubu časti brehových porastov rieky Handlovka a potoka Moštenica, náletových drevín pozdĺž železnice a mestskej zelene okolo existujúcich ciest.

Brehové porasty rieky Handlovka a potoka Moštenica sú definované ako biotopy európskeho významu **Ls1.3. Jaseňovo-jeľšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 2000: 91EO). Z dôvodu výstavby dôjde k záberu biotopu na ploche 1180m².**

Výstavba týchto objektov bude mať negatívny vplyv aj na faunu viazanú na vodné a poľnohospodárske prostredie. Išlo by o vplyv najmä počas výstavby a jednalo by sa o krátkodobý vplyv.

Pri výstavbe bude potrebné minimalizovať možné negatívne dopady na dreviny, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednom dosahu stavby a nie sú určené na výrub.

V rámci potenciálne dotknutých porastov sa nevyskytujú také taxóny, ktoré by si vyžadovali pozornosť, ohrozené druhy, druhy zaradené do červeného zoznamu, druhy, ktoré sú v regióne rozšírené roztrúsene, chránené druhy a regionálne vzácne druhy, resp. druhy chránené a národného alebo európskeho významu.

Pre zatravnenie plôch po ukončení stavby a starostlivosť o zeleň sa budú uplatňovať príslušné znenia STN (STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, STN 83 7015 Technológia vegetačných úprav v krajine. Práca s pôdou, STN 83 7016 Technológia vegetačných úprav v krajine. Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017

Technológia vegetačných úprav v krajine. Trávniky a ich zakladanie). Výrub drevín sa odporúča realizovať v čase mimo vegetačného obdobia a pri zemných prácach prijať dôsledné opatrenia na zamedzenie zavlečenia invázy druhov rastlín do okolia riešenej stavby. V prípade ich zavlečenia vykoná investor na vlastné náklady ich odstránenie. Pri realizácii navrhovanej činnosti je potrebné používať mechanizmy v dobrom technickom stave s cieľom zamedziť úniku ropných produktov do prostredia dotknutého vodného toku Handlovka a Moštenica a po realizácii činnosti uviesť terén do upraveného stavu.

Celkovo možno hodnotiť vplyv na rastlinstvo a biotopy tak, že realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje takú činnosť, ktorá by mohla mať závažné negatívne vplyvy na rastlinné druhy vyskytujúce sa v dotknutom území, resp. na ich biotopy, pričom samotná výstavba navrhovanej činnosti môže mať vplyv na rastlinstvo a ich biotopy v podobe výrubu drevín a v podobe zastavania nezastavaného územia pokrytého rastlinnou pokrývkou, resp. zásahom do existujúcej zelene a koryta vodného toku a jeho brehov s brehovými porastmi. Predmetné územie je živočíchmi čiastočne využívané na zháňanie obživy, migráciu, rozmnožovanie, hniezdenie a vyvážanie mláďat, resp. ako úkryt pred predátormi. Počas výstavby navrhovanej činnosti tak dôjde v miestach výstavby k záberom ich biotopov, resp. k ich zastavaniu a teda k vytvoreniu prostredia, ktoré nie je vhodné pre všetky druhy živočíchov nachádzajúcich sa v predmetnom území v súčasnosti a teda tie tu nebudú môcť vykonávať vyššie uvedené aktivity. Vplyvom výstavby navrhovanej činnosti taktiež dôjde k vyrušovaniu a plašeniu živočíchov v bezprostrednom okolí realizácie výstavby navrhovanej činnosti. Uvedené bude mať vplyv hlavne na tie druhy živočíchov, ktoré sú menej mobilné alebo hibernujú. Uvedené vplyvy budú hlavne počas výstavby navrhovanej činnosti, pričom samotná prevádzka navrhovanej činnosti nebude predstavovať taký zásah do prostredia, ktorý by mohol predstavovať závažný negatívny vplyv na živočíchy nachádzajúce sa v predmetnom území, resp. v jeho bezprostrednej blízkosti.

IV.3.2. Vplyvy na krajinu

Vplyvy na štruktúru krajiny

Negatívny vplyv na štruktúru krajiny budú mať predovšetkým nové mostné objekty a protihlukové steny. Samotná cesta je navrhnutá na úrovni existujúceho terénu, preto výrazný vplyv na štruktúru krajiny neočakávame. Keďže sa stavba nachádza na okraji zastavaného územia, posudzovaná činnosť nebude pôsobiť veľmi rušivo, vplyv na štruktúru krajiny môžeme hodnotiť ako negatívny, no málo významný.

Vplyvy na ochranu prírody a krajiny

Posudzovaná činnosť nezasahuje do chránených území a ich ochranných pásiem a ani počas výstavby a prevádzky nepredpokladáme pôsobenie negatívnych vplyvov na chránené územia v širšom okolí.

Vplyvy na stabilitu krajiny

Navrhovaná činnosť nezmení ekologickú stabilitu dotknutého a ani širšieho územia.

Vplyvy na scenériu krajiny

Scenéria krajiny sa plánovanou činnosťou výrazne nezmení.

IV.3.3. Vplyvy na obyvateľstvo, sídla a socio-ekonomickú sféru

Vplyvy na obyvateľstvo a zastavané územie

Realizáciou posudzovanej činnosti budú ovplyvnení predovšetkým obyvatelia mesta Prievidza. Negatívne vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú vo fáze výstavby a budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po meste - obyvateľstvo tak bude

dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku a prašnosti. Vzhľadom na to, že navrhovaná komunikácie je vedená okrajom priemyselnej časti mesta nebudú tieto vplyvy významné.

Uvedené vplyvy budú krátkodobé a čiastočne narušia kvalitu a pohodu života obyvateľov v blízkom okolí. Nepredpokladáme ovplyvnenie zdravotného stavu obyvateľstva danými vplyvmi.

Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky súvisia s odľahčením centrálnej časti mesta Prievidza od tranzitnej dopravy, s čím priamo súvisí zníženie hlučnosti a množstva emisií produkovaných motorovými dopravnými prostriedkami.

Z dôvodu zníženia šírenia hluku z premávky na obchvate mesta Prievidza boli navrhnuté protihlukové steny s rôznou výškou. Výsledný vložený útlm PHS po realizácii, zisťovaný v mieste objektivizácie do 100 metrov od PHS, musí byť minimálne 13-15 dB (v zmysle požiadaviek STN ISO 10847, pre hladinu A zvuku vo výške 4 metre nad úrovňou terénu).

Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a hodnoty nehmotnej povahy

Plánovaný zámer nebude mať žiaden negatívny vplyv na kultúrno-historické pamiatky a hodnoty nehmotnej povahy.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Pri realizácii posudzovanej činnosti dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy. Záber poľnohospodárskej pôdy bude na výmere asi 9,6ha, čo je v porovnaní k celkovej výmere poľnohospodárskej pôdy v danom území pomerne malá a zanedbateľná časť.

Vplyvy na lesnú a priemyselnú výrobu, rekreáciu a služby

Predkladaný zámer nebude mať vplyv na lesnú a priemyselnú výrobu, rekreáciu a služby.

IV.4. Hodnotenie zdravotných rizík

Realizáciou zámeru sa nepredpokladajú negatívne vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva.

IV.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

Navrhovaná činnosť je umiestnená mimo chránených území a nebude mať na chránené územia žiaden vplyv.

IV.6 Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

V predchádzajúcich častiach zámeru (kapitoly IV.1. - IV.5.) boli identifikované a charakterizované všetky vplyvy na životné prostredie, ktoré sa predpokladajú v súvislosti s výstavbou a prevádzkou predmetnej stavby.

V nasledujúcom texte sú očakávané vplyvy zosumarizované a vyhodnotené z hľadiska ich významnosti. Pre hodnotenie významnosti vplyvov bola zvolená päťstupňová škála s nasledujúcimi charakteristikami, uplatňovanými rovnako pre negatívne ako aj pozitívne vplyvy:

- 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** (ide prevažne o vplyv s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným príspevkom alebo dočasným pôsobením)

- 2 **málo významný vplyv** (vplyv, ktorého pôsobenie je z kvantitatívneho hľadiska minimálne, lokálny vplyv alebo pôsobiaci na málo zraniteľnú zložku životného prostredia, príp. nie je vnímateľný alebo je subjektívny, tiež vplyv s charakterom rizika pre viac zraniteľnú zložku životného prostredia alebo inak špecifické územie, dočasný vplyv so širším plošným záberom alebo priamym ovplyvnením obyvateľstva)
- 3 **významný vplyv** (má dosah na širšie okolie, alebo pôsobí na viac zraniteľnú zložku životného prostredia, príp. jeho vnímavosť alebo plošný záber sú vysoké, tiež dočasný vplyv s celoplošným pôsobením)
- 4 **veľmi významný vplyv** (má regionálny dosah, alebo pôsobí na najzraniteľnejšie zložky životného prostredia, ovplyvňuje ekologickú únosnosť, príp. nie je v súlade s príslušnou legislatívou alebo inými normami, ovplyvňuje predmet ochrany v chránených územiach, trvalý a nevratný vplyv)

Pri číselnom označení mieru vplyvu je uvádzane znamienko – negatívny vplyv
+ pozitívny vplyv

Vplyvy na horninové prostredie

-1 – zanedbateľný vplyv

Vplyvy na reliéf

-1 – zanedbateľný vplyv

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Počas výstavby: - 1 – zanedbateľný vplyv

Počas prevádzky: +2 – málo významný vplyv

Vplyvy na vody

Znečistenie vodných tokov počas výstavby

-1 – zanedbateľný vplyv, krátkodobý

Znečistenie podzemných vôd počas výstavby

- 1 nevýznamný vplyv, riziko

Vplyvy na pôdy

Trvalé zábery pôdy

-2 – málo významný vplyv, trvalý

Dočasný záber

-1 – zanedbateľný vplyv, krátkodobý

Vplyvy na biotu

Výrubu brehových porastov a drevín rastúcich mimo les

-1 – zanedbateľný vplyv, dlhodobý

Záber biotopu Ls1.3. Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 2000: 91EO)

-2 – málo významný vplyv, trvalý

Vplyvy na štruktúru krajiny

-1 – zanedbateľný vplyv dlhodobý

Vplyvy na stabilitu krajiny

Celková stabilita územia:

0 – bez vplyvu

Vplyvy na chránené územia

0 – bez vplyvu

Vplyvy na obyvateľstvo

Narušenie pohody a kvality života počas výstavby

- 1 nevýznamný vplyv, krátkodobý

Pohoda a kvalita života počas prevádzky

+3 – významný vplyv, dlhodobý

Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a hodnoty nehmotnej povahy

0 – bez vplyvu

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

0 – bez vplyvu

Vplyvy na lesnú a priemyselnú výrobu, rekreáciu a služby

0 – bez vplyvu

IV.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky sa vzhľadom na umiestnenie a charakter stavby ani počas výstavby, ani v priebehu existencie stavby nepredpokladajú.

IV.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

V tomto štádiu prípravy stavby nie sú známe. V súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sa neočakávajú.

IV.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti

Iné riziká počas realizácie stavby sa nepredpokladajú. V prípade havárií stavebných mechanizmov počas výstavby je dodávateľ povinný vzniknutú situáciu riešiť a zabezpečiť prostredie pred únikom pohonných hmôt do podzemných vôd a pod.

IV.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie

Účelom opatrení je predchádzať, eliminovať, minimalizovať, zmierniť, alebo kompenzovať očakávané (predpokladané) vplyvy činnosti, ktoré môžu vzniknúť počas jej výstavby a prevádzky. Tento cieľ je možné dosiahnuť opatreniami, ktoré sa viažu na jeden alebo na viac vplyvov zároveň.

Vzhľadom na rozsah navrhovanej činnosti a definovanie očakávaných vplyvov (minimálne pôsobenie negatívnych vplyvov) sa navrhujú tieto opatrenia:

1. Počas výstavby je potrebné rešpektovať všeobecne platné opatrenia vzťahujúce sa na bežné stavebné práce: udržiavanie dobrého technického stavu vozidiel, skrúpanie ciest v období sucha, obmedzenie pohybu vozidiel v koryte toku, nakladanie s odpadmi.
2. Pred začatím prác vytýčiť v teréne zábery stavby a výrub drevín obmedziť iba na nevyhnutný rozsah. Dreviny, ktorých výrub v súvislosti s výstavbou nie je nutný, počas prác chrániť pred poškodením.
3. Výrub drevín realizovať zásadne v mimovegetačnom a v mimohniezdnom období.
4. Odstránené invazívne rastliny rodu *Fallopia sp.* spolu s výkopovou zeminou umiestniť na skládke odpadov. Je potrebné odstrániť nadzemné aj podzemné časti rastlín. Zemina z výkopov, kde sa *Fallopia sp.* nachádzala, nemôže byť spätne použitá do násypov, ani na iné využitie. Navrhujeme odstrániť všetky jedince rodu *Fallopia sp.* nachádzajúce sa v blízkosti navrhovanej činnosti.
5. Stavebník je povinný v zmysle § 40 pamiatkového zákona a v zmysle § 127 stavebného zákona oznámiť každý archeologický nález nájdený počas stavby miestne príslušnému stavebnému úradu a Krajskému pamiatkovému úradu a urobiť nevyhnutné opatrenia, aby sa nález nepoškodil alebo nezničil, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad.
6. Krajina mimo objektov predmetnej stavby bude ponechaná v súčasnom stave, počas výstavby, aj po naplnení vodnej nádrže. Plochy priamo nedotknuté výstavbou nevyužívať ako skládky, resp. medziskládky zeminy, stavebného materiálu a podobne.

IV.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala

V prípade, že by sa činnosť nerealizovala, tzv. *nulový variant*, dopravná situácia v meste Prievidza sa bude naďalej zhoršovať, budú sa naďalej vytvárať kolóny, s čím priamo súvisí zvýšená hlučnosť, zväčšená koncentrácia výfukových plynov, znížená kvalita prostredia pre život obyvateľstva.

IV.12. Posúdenie súladu činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Navrhovaná činnosť je v súlade s územným plánom mesta Prievidza.

IV.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov

Z doterajšieho hodnotenia vyplýva, že navrhovanou činnosťou nebudú negatívne ovplyvnené skúmané zložky životného prostredia.

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 území. Negatívne vplyvy sú len krátkodobého charakteru, resp. len ako riziko, počas výstavby, rekonštrukcie predmetného zámeru.

V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU S PRIHLIADNUTÍM NA VPPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

Navrhovaná činnosť bola posudzovaná a MŽP SR vydalo Rozhodnutie č. 4019/05-1.6/ml, zo dňa 7.2.2006, že navrhovaná činnosť sa nebude posudzovať a upustilo od požiadavky variantného riešenia, v zmysle zákona č. 127/1994 Z.z..

Pre navrhovanú činnosť je v súčasnosti vypracovaná projektová dokumentácia na stavebné povolenie. Stavebník má na 99% pozemky potrebné pre stavbu vo svojom vlastníctve, preto nemá význam porovnávanie variantov riešenia posudzovanej činnosti. Vzhľadom nato bolo požiadané o upustenie od variantného riešenia.

Z tohto dôvodu je možné posudzovať iba nulový variant, teda stav, keby sa činnosť nerealizovala s navrhovaným variantom. Pri porovnaní týchto stavov bola aplikovaná porovnávací metóda, založená na hodnotení miery jednotlivých vplyvov podľa ich dôležitosti a významnosti.

Klasifikácia vplyvov trvalých a dočasných bola hodnotená podľa stupnice:

	0	bez vplyvu		
-1	negatívny vplyv zanedbateľný	+1	pozitívny vplyv zanedbateľný	
-2	negatívny vplyv málo významný	+2	pozitívny vplyv málo významný	
-3	negatívny vplyv významný	+3	pozitívny vplyv významný	
-4	negatívny vplyv veľmi významný	+4	pozitívny vplyv veľmi významný	

V.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Porovnanie vplyvov:

Vplyvy	variant 0	variant 1
Vplyvy na prírodné prostredie	-2	-8
Horninové prostredie	0	-1
Reliéf	0	-1
Hluk, prašnosť a emisie z dopravy počas výstavby	-2	-1
Znečistenie vodných tokov počas výstavby - riziko	0	-1
Znečistenie podzemných vôd počas výstavby - riziko	0	-1
Zábery pôd	0	-2
Stavebné práce - vplyv na biotu	0	-1
Vplyvy na krajinu	0	+2
Vplyv na celkovú ekologickú stabilitu dotknutého územia	0	+2
Vplyvy na chránené územia	0	-2
Záber biotopu Ls1.3. Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód NATURA 2000: 91EO)	0	-2
Vplyvy na obyvateľstvo	-3	+2
Narušenie pohody a kvality života počas výstavby	0	-1
Vplyvy počas prevádzky	-3	+3
Vplyv na rekreáciu	0	0

Obchvat mesta Prievidza I.etapa, 2.stavba - MZ v trase budúcej I/64
Zámer

Poľnohospodárska výroba	0	0
Vplyvy spolu	-5	-6

Z pohľadu ochrany prírody je riešená činnosť priechodná, za podmienky dodržania stanovených opatrení na zníženie negatívneho vplyvu predkladanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia.

V.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Navrhovaná činnosť bude mať pozitívny vplyv na kvalitu života obyvateľstva a zastavané územie centrálnej časti mesta Prievidza. Rozdelením dopravy medzi existujúcu cestu I/64 a obchvat mesta Prievidza, sa zníži koncentrácia automobilovej dopravy, dôsledkom čoho sa zníži hlučnosť z automobilovej dopravy a tiež sa zníži koncentrácia výfukových plynov v danom území.

Na základe vyššie uvedených dôvodov (technických, ekologických a ekonomických) je možné navrhovanú činnosť realizovať.

VI. MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA K ZÁMERU

PRÍLOHA č.1: Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti M 1:50000

PRÍLOHA č.2: Prehľadná situácia – vyhodnotenie vplyvov

PRÍLOHA č.2.1: Prehľadná situácia – zoznam objektov

PRÍLOHA č.3: Vzorové priečne rezy

PRÍLOHA č.4: Fotodokumentácia

PRÍLOHA č.5: Rozhodnutie o upustení variantného riešenia navrhovanej činnosti

VII. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE K ZÁMERU

VII.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov

Pre potreby zámeru bola spracovaná dokumentácia na územné rozhodnutie k stavbe „Obchvat mesta Prievidza I.etapa, 2.stavba – MZ v trase budúcej I/64“. Zoznam hlavných použitých materiálov:

- Čepelák: Atlas SSR. (SAV a SUGK, 1980)
- Kol.: Atlas krajiny SR. (MŽP SR, 2002)
- Kol.: Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky (SAŽP 2016)
- www.enviroportal.sk
- www.geo.enviroportal.sk
- www.podnemapy.sk
- www.prievidza.sk
- www.shmu.sk
- <http://globus.sazp.sk/atlassr/>

VII.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru

- Okresné riaditeľstvo policajného zboru v Prievidzi – stanovisko

- Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Trenčíne – stanovisko
- Technické služby mesta Prievidza – stanovisko
- SSC Investičná výstavba a správa ciest Žilina - stanovisko
- Okresný úrad Prievidza, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií – stanovisko
- Mesto Prievidza - stanovisko
- Okresný úrad Prievidza, odbor starostlivosti o životné prostredie – stanoviská
- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu – stanovisko
- Ministerstvo životného prostredia – stanovisko č. 4019/05-1.6/ml, zo dňa 7.2.2006

VII.3. Ďalšie doplňujúce informácie o doterajšom postupe prípravy zámeru a posudzovaní jeho predpokladaných vplyvov

Základné údaje o stave životného prostredia dotknutého územia boli získavané z priamych terénnych pozorovaní, z dostupných dokumentácií o tomto území, od zástupcov štátnej správy a miestnej samosprávy, dotknutých orgánov a organizácií.

VIII. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA ZÁMERU

Miesto: Prešov
Dátum: jún 2021

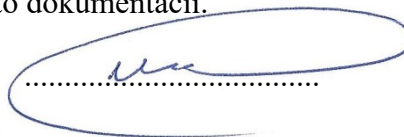
IX. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

IX.1. Spracovateľ zámeru

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.2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom navrhovateľa

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

PhDr. Ivan Brečka, MBA
riaditeľ IVSC Žilina

.....

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Žilina
M. Rázusa 104/A
010 10 Žilina