Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč - projektová dokumentácia

**DOKUMENTÁCIA NA STAVEBNÉ POVOLENIE (DSP),
V PODROBNOSTIACH DOKUMENTÁCIE NA REALIZÁCIU STAVBY (DRS)**

I. Vplyv stavby na životné prostredie

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

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

Správca mosta:	**Správa ciest Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice**
Nadriadený orgán stavebníka:	**Úrad Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice**
Projektant:	**Ing. Marián Rimarčík – PROJEKT MR, Strážnická 34, 080 06 Prešov**
Spracovateľ:	**Ing. Peter Chomjak, Ďumbierska 4, 080 01 Prešov**

Prešov, september 2021

Obsah:

Zoznam v texte najčastejšie používaných skratiek 3

I. Údaje o navrhovateľovi 4
1. Názov (meno).
2. Identifikačné číslo.
3. Sídlo.
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa.
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie.

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti 4

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti 4
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti (kraj, okres, obec, katastrálne územie, parcelné číslo).
2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy (záber pôdy, spotreba vody, ostatné surovinové a energetické zdroje, dopravná a iná infraštruktúra, nároky na pracovné sily, iné nároky) a údajov o výstupoch (napríklad zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, iné odpady, zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu, iné očakávané vplyvy, napríklad vyvolané investície).
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických 28

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie 38

VI. Prílohy 41
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe
3. Výpis z katastra nehnuteľností
4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

VII. Dátum spracovania 41

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia 41

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa 41

Zoznam v texte najčastejšie používaných skratiek:

CHA	Chránený areál
CHÚ	Chránené územie
CHVÚ	Chránené vtáčie územie
CP	Cestné prepojenie
KN	Kataster nehnuteľností
KPÚ	Krajský pamiatkový úrad
KSK	Košický samosprávny kraj
K.ú.	Katastrálne územie
LPF	Lesný pôdny fond
MP SR	Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
N.K.	Nosná konštrukcia
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
OBÚ	Obvodný banský úrad
OÚ-OSŽP	Okresný úrad – odbor starostlivosti o životné prostredie
OP	Ochranné pásmo
PHO	Pásmo hygienickej ochrany
POH	Program odpadového hospodárstva
PP	Prírodná pamiatka
PR	Prírodná rezervácia
RÚVZ	Regionálny úrad verejného zdravotníctva
SAV	Slovenská akadémia vied
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SSC	Slovenská správa ciest
STN	Slovenská technická norma
ŠGÚDŠ	Štátny geologický ústav Dionýza Štúra
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TKP	Technicko-kvalitatívne podmienky
TP	Technologický postup
ÚGKaK SR	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky
ÚPN	Územný plán
ÚPN VÚC	Územný plán veľkého územného celku
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
VÚPOP	Výskumný ústav pôdoznalectva a ochrany pôdy
VZN	Všeobecne záväzné nariadenie
ZÚ	Začiatok úseku
Z. z., Zb.	Zbierka zákonov
ŽP	Životné prostredie

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

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

I. Údaje o navrhovateľovi

1. Názov (meno).

Správa ciest Košického samosprávneho kraja

2. Identifikačné číslo

35555777

3. Sídlo.

Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice

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

doc. Ing. Anton Trišč PhD., MBA, generálny riaditeľ
tel.: 055/78 60 011
e-mail.: sekretariat@scksk.sk

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

Ing. Vladimír Žiarný, referent oddelenia investičnej prípravy
tel.: 055/78 60 011
e-mail.: sekretariat@scksk.sk

Ing. Marián Rimarčík – PROJEKT MR, Strážnická 34, 080 06 Prešov – Ing. Marián Rimarčík
zodpovedný projektant
Tel.: 0911-310 565

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

Názov stavby: **Rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč** – projektová dokumentácia

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti (kraj, okres, obec, katastrálne územie, parcelné číslo).

Kraj: Košický
Okres: Trebišov

Obec: Zemplínsky Branč
Katastrálne územie: Zemplínsky Branč
Navrhovaná činnosť „Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč“ sa realizuje v k.ú. Zemplínsky Branč na parcelách Katastra nehnuteľností (KN):
- cesta je v tomto úseku vedená na parcele KN C 1302 (list vlastníctva (LV) č. 766, zastavaná plocha – cestná komunikácia, vlastník Košický samosprávny kraj),
- KN C 1252 (LV č. 694, ostatná plocha – cestná komunikácia, vlastník Obec Zemplínsky Branč),
- KN C 1250, KN C 1383 (LV 962, vodný tok - kanál, vlastník Hydromeliorácie š.p., Bratislava).

2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy (záber pôdy, spotreba vody, ostatné surovinové a energetické zdroje, dopravná a iná infraštruktúra, nároky na pracovné sily, iné nároky) a údajov o výstupoch (napríklad zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, iné odpady, zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu, iné očakávané vplyvy, napríklad vyvolané investície).

POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA
Umiestnenie a technické podmienky stavby
Most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč navrhovaný na rekonštrukciu sa nachádza v Košickom kraji, v okrese Trebišov, v k.ú. Zemplínsky Branč a je situovaný západne od zastavaného územia obce.
Premosťovanou prekážkou je vodný kanál, ktorý v danom území križuje cestu II/552 v staničení cesty km 48,898. Súčasné šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii C 9,5/80.
Vodný kanál je v záujmovom území neregulovaný s výnimkou úseku pod mostom.
Prevádzaná komunikácia na moste je dvojpruhová cesta II/552 mimo zastavaného územia obce. Cesta je bez chodníkov pre peších. Zabezpečuje dopravné spojenie pre obidva smery jazdy, t.j. Trebišov – Veľké Kapušany aj Veľké Kapušany - Trebišov. Súčasné šírkové usporiadanie na ceste pred a za mostným objektom zodpovedá kategórii C 9,5/80 a je pre cestu II. triedy dostatočné. Denná priemerná intenzita dopravy v tomto úseku č. **02630** podľa údajov celoštátneho sčítania dopravy pre rok 2015 je **2554** vozidiel/24 hod. v profile (T=256, O=2287, M=11). Objekt je smerove v priamej. Niveleta na ceste a moste sa nemení, klesá v plynulom sklone 0,5 %.

Územné podmienky
Malý most sa nachádza mimo zastavaného územia obce. Záujmové územie je rovinaté, nezastavané. Hydrologicky patrí územie k povodiu rieky Chlmec. Súbežne s cestou sa na ľavej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 20,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté. Súbežne s cestou sa na pravej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 13,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté.
Ďalší správcovia podzemných vedení – SPP - distribúcia a.s., Východoslovenská distribučná a.s., Východoslovenská vodárenská spoločnosť a.s. a Orange Slovensko a.s. vo svojich písomných vyjadreniach uviedli, že v záujmovom území mosta M 5170 nie sú podzemné inžinierske siete v ich správe.
Úprava úseku cesty pred a za mostom je navrhnutá v celkovej dĺžke 60 m. Je navrhnutá v súčasnej šírke cesty a mosta (bez rozšírenia).
Cesta je v tomto úseku vedená na parcele KN C 1302 (List vlastníctva LV č. 766, zastavaná plocha – cestná komunikácia, vlastník Košický samosprávny kraj).
V záujmovom území stavby sa nachádzajú aj parcely:
- KN C 1252 (LV č. 694, ostatná plocha – cestná komunikácia, vlastník Obec Zemplínsky Branč),

- KN C 1250, KN C 1383 (LV 962, vodný tok - kanál, vlastník Hydromeliorácie š.p., Bratislava).

Geologické podmienky
Most je podľa dostupných podkladov od správcu objektu plošne založený na masívnych betónových oporách so základovými pásmi v hĺbke viac ako 2 m pod dnom vodného kanála. Bol založený na zhutnenú plochu zo štrkodrvy pod celou plochou mosta (výmena vrstvy základovej pôdy). Počas prevádzky mosta neboli zaznamenané problémy či poruchy súčasného mosta z dôvodu nadmerného sadania a poklesu opôr alebo nosnej konštrukcie mosta.

Technické riešenie mosta
Súčasný stav:
Mostný objekt je jednopoľový, s kolmým krížením cez vodný kanál. Existujúca nosná konštrukcia (N.K.) je železobetónová doska zložená z v minulosti vyrábaných tyčových mostných prefabrikátov, presypaná vrstvou cestnej vozovky. Spolu je to 10 ks mostných prefabrikovaných nosníkov typu ,,Lamprecht“ a 4 kusy nosníkov MJ-69, uložených na lepenku. Na moste sú v minulosti vybudované dodatočné živičné úpravy povrchu cesty. Tieto dodatočne realizované vrstvy preťažujú nosnú konštrukciu a znižujú hodnoty zaťažiteľnosti mosta.
Dĺžka premostenia je 3,5 m, teoretické rozpätie 4 m, dĺžka nosnej konštrukcie 4,5 m. Na moste bola zameraná malá výška medzi dnom kanála a spodným okrajom N.K – len cca 1,0 m. Veľmi malá výška mostného otvoru sťažovala prístup pod most a kontrolu stavebného stavu mosta pri prehliadkach. Most bol v minulosti v rámci zabezpečovacích prác stavebne upravený na oboch okrajoch. Boli realizované úpravy okraja N.K. pridaním prefabrikovaných nosníkov na okraji mosta a prebudované masívne rímsy s oplechovaním pohľadových plôch ríms. Sú osadené oceľové zvodidlá s nábehmi pred a za mostom – v súčasnosti na moste poškodené resp. s chýbajúcimi prvkami.
Súčasný stavebný stav mosta je charakterizovaný výsledkami hlavnej prehliadky mosta **ako zlý** (V, október 2017). Poruchy sú charakterizované odlamovaním a rozpadom betónu úložných prahov a krídiel. Na nosnej konštrukcii sú pozorované a zaznamenané inkrustácie, odlamovanie betónu, odlupovanie krycej vrstvy, nedostatočné krytie a obnaženie betonárskej výstuže, korózia výstuže, zatekanie zrážkovej vody vplyvom poškodenej hydroizolácie, chýbajúce prvky zvodidiel na rímse.

Popis rekonštrukcie mosta
Z dôvodov uvedených vyššie sa navrhuje rekonštrukcia mosta - nahradenie súčasnej nosnej konštrukcie novou monolitickou železobetónovou doskou uloženou na dvojicu nových úložných prahov s doplnením 4 betónových mostných krídiel.
Navrhnutá N.K. staticky pôsobí ako 1 prosté pole, železobetónová doska dĺžky 4,9 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako jeden dilatačný celok.
Všetky zabudované materiály a prvky spodnej stavby a nosnej konštrukcie musia mať certifikát preukázania zhody.
Nová vozovka na moste bude živičná a spĺňa požiadavky STN 73 6242.
Priečny sklon vozovky na moste a ceste sa navrhuje strechovitý 2,5 %. Navrhnuté smerové vedenie cesty v dokumentácii je pracovné, nemenia sa súčasné smerové pomery ani os cesty II/552 v úseku. Šírka vozovky medzi obrubníkmi na moste je 9,50 m. Šírka medzi cestnými zvodidlami je 11,50 m.
Na spojenie krytu vozovky s ochrannou vrstvou izolácie sa použije spájací postrek PS podľa STN 73 6129. Izolácia bude celoplošná.
Pod chodníkovými doskami je ochrana izolácie navrhnutá z asfaltových vystužených pásov, odolných voči UV žiareniu. Pásy sa nalepia do vrstvy asfaltovej modifikovanej hmoty alebo natavia, v závislosti od druhu použitej izolácie v zmysle čl. 4.3.6. STN 73 6242. Odvodnenie povrchu izolácie sa zabezpečí aj pozdĺžnymi a priečnym drenážnym kanálikom. Odvodnenie

musí byť realizované v zmysle TP 02/2003 Odvodnenie mostov na pozemných komunikáciách.
Šírka zálievky medzi vozovkou a chodníkovou doskou bude min. 20 mm. Zálievka bude s predtesnením. Tesnenie dilatačných a pracovných škár musí byť prevedené podľa Vzorových listov SSC Bratislava VL 4 - mosty (2002, 2003, 2005). Škáry pre zálievky budú vytvorené debnením (nie frézovaním, aby nedošlo k porušeniu izolácie).

Chodníky
Na oboch okrajoch mosta je navrhnutá celomonolitická chodníková doska šírky 1,8 m. Monolitické konštrukcie navrhujeme z prevzdušneného betónu C 35/45- XC4, XD3, XF4 s obsahom polymérových vlákien v betóne.
Betóny, ktoré môžu prísť do kontaktu s posypovými soľami a postrekmi, musia byť odolné voči týmto agresívnym účinkom a musia zodpovedať požiadavkám STN EN 206-1 príloha F, tabuľka F1 a STN 73 6123 – skupina vozoviek I., II. Povrch betónu bude upravený metličkovaním.
Chodníkové dosky budú do nosnej konštrukcie kotvené pomocou oceľových svorníkových kotiev. Vzájomná vzdialenosť svorníkových kotiev bude maximálne á 1 m. Do oboch chodníkových dosiek sa uloží dvojica chráničiek pre možnosť dodatočného umiestnenia telekomunikačných káblov.

Bezpečnostné zariadenia na moste
Na mostnom objekte sú ako bezpečnostné zariadenie navrhnuté na ceste oceľové zvodidlá a na okraji mosta oceľové zábradlia. Oceľové bezpečnostné zariadenia budú očistené tak, aby ich povrch zodpovedal stupňu čistoty Sa $2^{1/2}$ a následne sa povrchovo upravia. Povrchová úprava pozostáva z metalizácie 100µm + 1x epoxidového náteru 80µm + krycieho polyuretánového náteru 80 µm. Zvodidlá sú navrhnuté pre úroveň zachytenia H2. V mieste mostných záverov je potrebné zabezpečiť dilatáciu záchytných bezpečnostných zariadení vložením dilatačnej zvodnice. Zvodidlo pred mostným objektom nesmie byť vodivo prepojené so zvodidlom na moste, úprava sa prevedie podľa technických podmienok TPV 167/SK Oceľové zvodidlo NH4 (február 2006) a ich príloh. V mieste ukončenia budú zvodidlá zapustené výškovým dlhým nábehom podľa TPV 167/SK Oceľové zvodidlo NH4.
Na záchytných bezpečnostných zariadeniach sa umiestnia biele, oranžové a modré odrazky.

Odvodnenie mosta
Most so svojou plochou 44 m^2 patrí z hľadiska odvodnenia medzi veľmi malé, krátke mosty. Vzhľadom na navrhnuté sklonové pomery vozovky na moste (priečny strechovitý 2,5% a pozdĺžny sklon 0,50 %) sa navrhuje odvedenie zrážkovej vody len gravitačne výsledným sklonom vozovky mimo most. Odvedenie povrchu izolácie od vody, ktorá prípadne presiakne cez kryt vozovky na izoláciu sa zabezpečí zhotovením dvoch pozdĺžnych a 1 priečneho drenážneho kanálika vyústeného do odvodňovacích rúrok. Pre opravy a rekonštrukcie mostov platia ustanovenia predpisu TP 02/2003 „Odvodnenie mostov na pozemných komunikáciách“ v primeranom rozsahu.
Za novými úložnými prahmi je navrhnuté odvodnenie pomocou drenážnych rúrok vyústených v sklone 3% na okraje mosta. Súbežne s mostnými krídlami sa vybudujú žľaby z betónových tvárnic uložených do podkladného betónu hrúbky min. 100 mm a dvojica terénnych schodov.

Úprava opevnenia melioračného kanála
Súčasťou stavby je aj krátke opevnenie vodného kanála pod mostom a pri moste – ochrana spodnej stavby mosta. Navrhuje sa dlažba hrúbky 200 mm z lomového kameňa uložená do betónového lôžka. Úprava je na začiatku a konci ukončená zaisťovacími betónovými prahmi.

Postup rekonštrukcie mosta
Odporúča sa tento postup:
Stavebné práce na moste budú prebiehať takto:

- počas stavebných prác dôjde k zúženiu profilu dvojpruhovej cesty o jeden jazdný pruh. Cestná doprava bude dočasne vedená striedavo v jednom jazdnom pruhu s upravenou prednosťou a s využitím prenosnej svetelnej signalizácie. Dočasné dopravné značenie je vyznačené v prílohe projektovej dokumentácie C2 Dopravné značenie celej stavby.

- vytýčenie osi mostného objektu totožnej s osou cesty a spodnej stavby mosta (objekt 200-00)
- osadenie dočasných dopravných značiek a svetelnej signalizácie
- presmerovanie cestnej dopravy striedavo len do jedného jazdného pruhu
- vybúranie mostného zvršku na polovici mosta , frézovanie krytu vozovky
- odstránenie nosnej konštrukcie a vybúranie úložných prahov mosta na polovici mosta
- naloženie vybúraných materiálov a sutí na dopravný prostriedok, ich odvoz a uloženie na riadenú skládku
- vytýčenie a vybudovanie nových úložných prahov a blokov pod ložiská
- uloženie elastomerných ložísk na plastmaltu
- debnenie nosnej konštrukcie
- uloženie výstuže a betonáž monolitickej dosky
- oprava opevnenia toku pod mostom, vybudované ako ochrana spodnej stavby mosta, úpravy sa odporúča realizovať v čase nízkych hladín toku pod mostom, s prevedením povrchovej vody pomocou žľabov alebo potrubím
- dokončovacie práce (izolácie, chodníkové dosky, vozovka, výplň mostných dilatačných škár, osadenie bezpečnostných zariadení, pružné zálievky)
- presmerovanie cestnej dopravy do druhého jazdného pruhu a celý pracovný postup sa zopakuje
- vybudovanie betónových terénnych schodov a úprava terénu okolo mostného objektu

Pre prístup k mostnému objektu bude využívaná cesta II/552.
Počas realizácie objektu je potrebné dodržiavať príslušné bezpečnostné predpisy, najmä zákon o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci – **zákon č. 124/2006 Z. z.**, normy a platné Technicko-kvalitatívne podmienky (TKP) Slovenskej správy ciest. Pred začatím prác na stavbe zhotoviteľ zabezpečí vypracovanie plánu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a určí koordinátora dokumentácie a koordinátora bezpečnosti v zmysle **Nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 396/2006 Z. z.** z 1. júla 2006 o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko. Zároveň predloží oznámenie inšpektorátu práce a viditeľne ho umiestni na stavenisku.
Je potrebné dbať na to, aby pri výstavbe nedošlo k znečisteniu vodného toku ropnými a inými škodlivými látkami.

Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Rekonštrukcia existujúceho mosta M 5170 je umiestnená na časti parcely KN C 1302 (List vlastníctva LV č. 766, zastavaná plocha – cestná komunikácia, vlastník Košický samosprávny kraj). Dočasný záber do jedného roka z tohto pozemku pre stavbu je 999 m^2.
- stavebné práce budú prevádzané na plochách cestného pozemku a pod súčasným mostom
- rekonštrukcia mosta a úprava cesty pred a za mostom sú navrhnuté v ich súčasnom šírkovom usporiadaní. Nedochádza k rozšíreniu cesty ani mosta.
- stavba si nevyžaduje nárok na trvalý ani dočasný záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy.

Spotreba vody

Rekonštrukcia mosta si vyžiada vybudovanie betónových konštrukcií. Betóny budú na stavbu dovážané autodomiešavačmi z výrobne betónu – betonárne Trebišov. Celková spotreba betónu sa predpokladá 100 m^3.
Pre potrebné množstvo zámesovej vody do betónu:
wi = 60 kg/m3 ..... 60 x 100 = **6000 l vody**

Pitnú vodu pre stavebných robotníkov bude dodávateľ stavebných prác dovážať balenú v PET obaloch podľa potreby.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Počas výstavby

V blízkom okolí staveniska sa nenachádzajú elektrické rozvody, plynové rozvody, vodovod. Pre zariadenia staveniska a stavebné práce pri rekonštrukcii mosta bude budúci zhotoviteľ stavby využívať vlastné prostriedky a vybavenie na dodávku energií pre rekonštrukciu mosta (kompresory, batérie, cisterna,...).

Rekonštrukcia mosta si vyžiada vybudovanie betónových konštrukcií. Betóny budú na stavbu dovážané autodomiešavačmi z výrobne betónu – betonárne Trebišov.

- úložné prahy pod nosnú konštrukciu: 17,8 m^3
- záverné múriky opôr: 3,8 m^3
- mostné krídla opôr: 9,2 m^3
- podkladný betón opôr: 6,6 m^3
- prechodové dosky: 14,3 m^3
- podkladný betón prechod. dosky: 5,1 m^3
- bloky pod ložiská: 0,4 m^3
- podkladný betón pre kamenú dlažbu kanála: 7,6 m^3
- betónové schody: 1,8 m^3
- nosná konštrukcia: 22,9 m^3
- chodníkové dosky: 9,7 m^3

Betóny spolu: 100 m^3

Vzhľadom na charakter a rozsah stavby sa zabezpečenie materiálov predpokladá z priľahlých zdrojov bez potreby otvárania nových zemníkov či depónií a bez budovania technologických zariadení, zdroje materiálov potrebných pre zabudovanie do stavby si zabezpečí dodávateľ stavby. Navrhovaná zmena činnosti nevyžaduje zásobovanie elektrickou energiou, plynom ani iným palivom. Stavba je nevýrobného charakteru. Stavba nevyžaduje pre svoju prevádzku ani slaboprúdové rozvody.

Počas prevádzky

Stavba pre svoju prevádzku nevyžaduje zásobovanie teplom, plynom ani iným palivom, nevyžaduje pre svoju prevádzku zásobovanie elektrickou energiou ani slaboprúdové rozvody.

Dopravná a iná infraštruktúra

Štátna cesta II/552 je v danom úseku vedená mimo zastavané územie obce Zemplínsky Branč zo smeru od Trebišova. V území zabezpečuje dopravné prepojenie zo smerov od Košíc a Trebišova do Veľkých Kapušian. Slúži pre osobnú a nákladnú dopravu. V území tvorí dôležitý komunikačný systém, na ňu sa pripájajú cesty II/554, II/555, cesty tretej triedy a v obciach aj miestne a účelové komunikácie.

Prevádzaná komunikácia na malom moste o dĺžke premostenia 3,5 m je dvojpruhová cesta II/552. Cesta je bez chodníkov pre peších. Súčasné šírkové usporiadanie na ceste pred a za mostným objektom zodpovedá kategórii C 9,5/80 a je pre cestu II. triedy dostatočné. Denná priemerná intenzita dopravy v tomto úseku č. **02630** podľa údajov celoštátneho sčítania dopravy pre rok 2015 je **2554** vozidiel/24 hod. v profile (T=256, O=2287, M=11). Objekt je smerove v priamej. Niveleta na ceste a moste klesá v plynulom sklone 0,5 %.

Premosťovanou prekážkou je vodný kanál, ktorý v danom území križuje cestu II/552 v staničení cesty km 48,898 (zamerané od kilometrovníka osadeného pri ceste).

Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému ciest a stavebné činnosti sa budú realizovať bez vylúčenia verejnej dopravy. Počas stavebných prác dôjde k zúženiu profilu dvojpruhovej cesty o jeden jazdný pruh. Cestná doprava bude dočasne vedená striedavo v jednom jazdnom pruhu s upravenou prednosťou a s využitím prenosnej svetelnej signalizácie.

Súbežne s cestou sa na ľavej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 20,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté. Súbežne s cestou sa na pravej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 13,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté. Realizácia rekonštrukcie mosta predpokladá napojenie na verejnú telekomunikačnú sieť, ktorá bude zabezpečovaná cez existujúce spojenia mobilnej telefónnej siete, preto sa nepredpokladajú nové nároky na zriaďovanie telefónnych liniek.

Nároky na pracovné sily
Počas výstavby: stavbyvedúci + obsluha stavebných strojov, stavební robotníci (2 – 10 pracovníkov) podľa druhu aktuálne vykonávaných prác. Ide iba o predbežný odhad, nakoľko v tomto štádiu prípravy stavby nie je zrejmá časová postupnosť realizácie stavby.
Počas prevádzky sa nárast počtu pracovných príležitostí nepredpokladá, nakoľko užívateľ komunikácie ju bude zabezpečovať z doterajších zdrojov.

Iné nároky
Neboli identifikované.

Údaje o výstupoch
Zdroje znečistenia ovzdušia
Počas výstavby
Hlavné bodové zdroje znečistenia ovzdušia: neboli identifikované žiadne bodové zdroje znečistenia ovzdušia. Zriadenie novej obaľovacej sústavy pre výrobu živičnej zmesi v priestore opravy mosta sa nepredpokladá, je možnosť využitia existujúcich stredísk výroby obaľovacích zmesí v okolí, príp. iných možností príslušného dodávateľa stavby vybraného na základe výsledkov verejnej súťaže.
Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia
Plošným zdrojom znečistenia ovzdušia počas rekonštrukcie bude samotné stavenisko - jeho plocha je 999 m^2 (plocha dočasného záberu). Zdrojom znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami budú stroje a mechanizmy použité pri stavebných a búracích prácach, spaľovacie motory týchto mechanizmov pri pohybe na stavenisku a pri práci budú produkovať emisie. Vzhľadom na rozsah prác a dobu ich realizácie nie je predpoklad významnejších vplyvov na kvalitu ovzdušia danej lokality. Ide o vplyv dočasný, krátkodobý, s rôznou intenzitou pôsobenia, s lokálne obmedzeným pôsobením.
Hlavné líniové zdroje znečistenia ovzdušia
Hlavným líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia počas stavebných prác na oprave mosta bude terajšia cesta II/552, po ktorej sa bude zabezpečovať prístup na stavenisko a presun mechanizmov a materiálu na stavbu. Vzhľadom na charakter stavebných prác, rozsah a časové krátkodobé trvanie nie je predpoklad významnejších vplyvov na kvalitu ovzdušia v danej oblasti. Na základe uvedeného klasifikujeme ako vplyv dočasný, krátkodobý, s rôznou intenzitou pôsobenia, s lokálne obmedzeným pôsobením, ktorého veľkosť, intenzitu i dĺžku expozície možno ešte obmedziť organizačnými opatreniami, dodržiavaním technologických postupov pri výstavbe, dobrou údržbou technického stavu stavebných mechanizmov atď.
Počas prevádzky
Zdrojom znečistenia ovzdušia počas prevádzky bude tak ako doteraz doprava na ceste II/552 a predmetnom moste M 5170, oproti súčasnosti sa nič nezmení. Rekonštrukcia mosta neovplyvní stav produkcie emisií oproti súčasnému stavu. Skutočnosť, že most M 5170 sa nachádza v ostatnom území obce Zemplínsky Branč, mimo obytných objektov, je pozitívnym faktom, pretože takto nebudú negatívne ovplyvnené životné podmienky obyvateľov obce.

Odpadové vody
Počas výstavby

Počas rekonštrukcie môže dôjsť lokálne k splachu rozrušenej zeminy do vodného toku. V súvislosti s lokálnymi splachmi môže dôjsť i k nežiaducemu ohrozeniu vôd z úkapov ropných produktov a prevádzkových tekutín z mechanizmov využívaných počas výstavby a následnému znečisteniu podzemných a povrchových vôd.
Preto je nevyhnutné pri rekonštrukcii používať stroje v bezchybnom technickom stave. Zdrojom odpadových vôd budú nasledujúce činnosti:
- zo splavenín z terénu (zemina a iné rozpustené i nerozpustené látky),
- z prípadného čistenia prístupových ciest,
- výnimočne z drobných únikov i havarijného úniku PHM (málo pravdepodobné) a iných znečisťujúcich látok a pod.
Hygienické zariadenia pre pracovníkov v zariadeniach staveniska sa použijú suché, chemické, teda splaškové vody nebudú produkované.
Počas prevádzky
Počas prevádzky budú dažďové vody odvádzané tak ako doteraz, do existujúcich cestných rigolov resp. z mosta priamo do hydromelioračného kanála. Možné pôsobenie negatívnych vplyvov na povrchové a podzemné vody počas prevádzky súvisí so vznikom havarijnej situácie. Tento vplyv je aj v súčasnosti málo pravdepodobný a po oprave mosta a nadväzujúcich úsekov cesty bude riziko ohrozenia, vzhľadom na zlepšenie kvality podmienok pre dopravu, oveľa menšie ako v súčasnosti. V prípade vzniku havárie je potrebná okamžitá sanácia, odstránenie kontaminovanej zeminy a horninového substrátu.

Odpady
Počas výstavby
Počas rekonštrukčných prác sa predpokladá vznik odpadov kategórie O - ostatné a N - nebezpečné v zmysle podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov.
Ostatné odpady „O" budú vznikať najmä:
- pri búracích prácach - betón, bitúmenové zmesi, železo, oceľ,
- činnosťou stavebných pracovníkov - komunálny odpad.
Nebezpečné odpady „N" budú vznikať:
- pri používaní náterových, tesniacich materiálov - obaly, zvyšky nebezpečných látok, handry z čistenia,
- pri používaní a bežnej údržbe používaného strojného zariadenia - čistenie strojného zariadenia znečisteného ropnými látkami, v prípade havárie - napr. roztrhnutie nádrže nákladného automobilu, úkapy nebezpečných látok a iné.

Tab.: Predpokladané druhy odpadov vznikajúcich pri rekonštrukcii mosta M 5170

Kód odpadu	Názov odpadu	Pôvod odpadu	Kategória	Nakladanie s odpadom
03 01 05	Piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04)	debnenie, zábradlie	O	Spoplatnená skládka TKO
17 01 01	Betón	betónová NK, krídla, ríms	O	Skládka - na zhodnotenie stavebného odpadu
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	protikorózne ochranné nátery	N	Skládka nebezpečných odpadov
08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	protikorózne ochranné nátery	N	Skládka nie nebezpečných odpadov
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované obaly nebezpečnými látkami	protikorózne ochranné nátery	N	Skládka nebezpečných odpadov
15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami v	odpady vzniknuté pri havárii	N	Skládka nebezpečných odpadov

	prípade havárie			
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	asfalty	O	Skládku správcu komunikácie na zhodnotenie
17 04 05	Železo a oceľ	betonárska výstuž	O	Zberné suroviny na zhodnotenie
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	demolácie vozoviek na predmostí	O	Skládka - zhodnotenie pri zemných prácach
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	výkopy	O	Odvoz na skládku zhodnotenie pri zemných prácach
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	hydroizolácia mostovky	O	Spoplatnená skládka TKO

Počas prevádzky
Budú vznikať odpady, tak ako v súčasnosti, pri údržbe mosta a komunikácie - údržba a obnova náterov zábradlia (08 01 12), opravy povrchovej vrstvy vozovky (17 03, 02), kosenie (20 02 01). Predpokladané druhy odpadov produkovaných počas prevádzky:

Kat.č.	Názov odpadu
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 1 1 (O)
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301 (O)
20 02 01	biologicky rozložiteľný odpad (O)

Spôsob nakladania s odpadmi z výstavby a prevádzky na moste a komunikácii:
Odpady vznikajúce počas stavebných prác budú triedené podľa druhov, pričom nakladanie so vzniknutými odpadmi sa bude riadiť podľa platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve. Stavebný odpad z búracích prác, ktorý môže mať rôznorodý charakter musí byť riešený samostatne. Stavebné odpady bez prítomnosti nebezpečných odpadov, vznikajúce v rámci rekonštrukcie mosta, môžu byť priamo zapracované alebo zhodnocované v mobilnom drviacom zariadení na zmluvnom základe s oprávnenou osobou v blízkosti stavby a takto upravené stavebné odpady bude možné spätne použiť na stavbe. Vybúrané materiály, ktoré nebudú využité na recykláciu alebo spätne zabudované do stavby, budú uložené na povolené skládky odpadu. Ostatný odpad inertného charakteru môže byť zhodnocovaný využitím ako zásypový materiál pri terénnych úpravách napríklad na skládke odpadov ako krycia vrstva. Nebezpečné odpady budú zneškodňované na skládke nebezpečného odpadu. Vyfrézovaná surovina z asfaltového povrchu bude recyklovaná a použitá investorom stavby na iných lokalitách.
Nakladanie s nebezpečnými odpadmi bude zabezpečené prostredníctvom zmluvne zaistenej spoločnosti, ktorá má oprávnenie s danými odpadmi nakladať. Zhromažďovanie bude riešené na určených miestach staveniska, v nádobách označených identifikačnými listami nebezpečných odpadov. Využívať sa budú predovšetkým existujúce zariadenia v okolí posudzovaného územia.
Komunálny odpad vyprodukovaný najmä pracovníkmi počas výstavby bude riešený zmluvne oprávnenou organizáciou. Požaduje sa, aby komunálny odpad vznikajúci na stavenisku bol triedený. Vybúraný materiál bude odvezený na skládku odpadov alebo do zberných dvorov. Uvažuje sa do vzdialenosti 20 km od stavby. Zhotoviteľ predloží doklad o spôsobe nakladania s odpadmi vzniknutými počas rekonštrukcie mosta.
Ďalej použiteľný materiál ako sú vyfrézované vrstvy vozovky preberie Správa ciest KSK, stredisko Správa a údržba Trebišov.
Spôsob nakladania s uvedenými druhmi odpadov, ktoré boli zaradené do kategórie odpad ostatný, bude pôvodca zabezpečovať najmä nasledovnými činnosťami: Z, R13, D15. Ďalšie

nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami na zmluvnom základe. Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva príslušných okresov je potrebné pri nakladaní s prezentovanými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas opravy mosta budú stavebné stroje a dopravné mechanizmy dopravujúce a premiestňujúce stavebný materiál, zeminu a pod. Líniovým zdrojom hluku počas stavebných prác bude cesta II/552 ako jediná prístupová komunikácia, po ktorej bude dopravovaný stavebný materiál a po ktorej sa budú presúvať stavebné mechanizmy a pod. Rozsah hlukovej záťaže vyvolanej stavebnými prácami na obyvateľov sa neposudzoval, pretože ide stavbu lokalizovanú v ostatnom území dotknutej obce Zemplínsky Branč v dostatočnej vzdialenosti mimo zastavaného územia - v bezpečnej vzdialenosti bez dosahu na obytné objekty.

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti a jej lokalizáciu mimo zastavaného územia sa nepredpokladá vplyv vibrácií v etape stavebných prác na existujúcu zástavbu, nie je predpoklad vzniku ani žiadneho žiarenia, tepla alebo zápachu obťažujúceho bývajúce obyvateľstvo.

Počas prevádzky

Zdrojom hluku počas prevádzky bude tak ako doteraz doprava na ceste II/552 a na predmetnom moste, oproti súčasnosti sa nič nezmení. Rekonštrukcia mosta neovplyvní stav hlukovej záťaže územia oproti súčasnému stavu.

Predpokladaný rozsah vibrácií vyvolaných rekonštrukčnými prácami a ich vplyv na okolie a na obyvateľov je vzhľadom na lokalizáciu stavby voči zastavanému územiu a obytným objektom, charakter stavebných a zemných prác sa nepredpokladá. Zvýšené zaťaženie žiarením vzhľadom na charakter prevádzky sa nepredpokladá ani počas stavebných prác ani počas prevádzky. Teplo a zápach sa nepredpokladajú ani počas stavebných prác a ani počas prevádzky.

Iné očakávané vplyvy, vyvolané investície

Neboli pri hodnotení navrhovanej činnosti rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč identifikované.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Navrhovaná činnosť rekonštrukcie mostu M 5170 za obcou Zemplínsky Branč predstavuje rekonštrukciu mosta na ceste II/552, kde sa predpokladajú minimálne a krátkodobé negatívne vplyvy na okolie. V bližšom okolí stavby sa neplánuje podľa dostupných podkladov iná činnosť navrhovateľa. V širšom okolí posudzovanej stavby sa nenachádzajú priemyselné areály, ktoré by boli zdrojom znečisťovania životného prostredia a nie sú tu známe riziká havárií.

Okolie mostného objektu tvorí poľnohospodárska pôda intenzívne využívaná a obhospodarovaná a umelý vodný útvar - premosťovaný neudržiavaný kanál.

V súčasnosti nie sú známe žiadne iné plánované stavby a investície v priamo dotknutom území. Navrhovaná zmena činnosti nie je viazaná na žiadnu ďalšiu stavbu. Na moste sa nenachádza žiadne vedenie inžinierskych sietí.

Súbežne s cestou sa na ľavej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 20,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté. Súbežne s cestou sa na pravej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 13,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté.

Ďalší správcovia podzemných vedení – SPP - distribúcia a.s., Východoslovenská distribučná a.s., Východoslovenská vodárenská spoločnosť a.s. a Orange Slovensko a.s. vo svojich písomných vyjadreniach uviedli, že v záujmovom území mosta M 5170 nie sú podzemné inžinierske siete v ich správe. Vzhľadom na charakter stavebných prác rekonštrukcie mosta všetky väzby na jestvujúcu cestnú sieť ostanú zachované. Okolité územie danou stavbou nebude dotknuté.
Riziká havárií, ako aj spôsoby, ktorými možno haváriám predchádzať, resp. eliminovať vplyvy vzniknutých havarijných situácií, sú u navrhovateľa ako aj u užívateľov stavby popísané v príslušných interných predpisoch a v platnej legislatíve. Ku vzniku nových rizík v súvislosti s riešenou zmenou, vzhľadom k jej charakteru, nedôjde. Počas terénnych prieskumov bol premosťovaný vodný kanál suchý a podľa informácie od starostu obce Zemplínsky Branč je kanál po väčšinu roka suchý (čo dokumentuje aj charakter vegetácie rastúcej v kanáli a na jeho brehoch).

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Výsledok z procesu odborného a verejného posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie (Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti) je získanie vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie o tom, že navrhovaná zmena nebude mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a preto nie je predmetom zisťovacieho konania. Na základe tohto stanoviska môže príslušný stavebný úrad podľa stavebného zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov rozhodnúť v konaní o povolení činnosti podľa osobitných predpisov:
- povoľujúci orgán pre stavebné povolenie: Okresný úrad Trebišov, odbor cestnej dopravy a PK, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
- súhlas na uskutočňovanie stavieb, ktoré môžu ovplyvniť stav povrchových a podzemných vôd (§ 27 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách).
- súhlas na použitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely na čas kratší ako jeden rok (§ 18 zákona 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy) v prípade zriadenia zariadenia staveniska na okolitej poľnohospodárskej pôde.

Dotknutá obec:
- Obec Zemplínsky Branč, Kostolná ulica 42/2, 076 02 Zemplínsky Branč

Dotknutý samosprávny kraj:
- Košický samosprávny kraj, Námestie Maratónu mieru 1 042 66 Košice

Dotknuté orgány a organizácie:
- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Košice, Štefánikova 50/A, 040 00 Košice
- Ministerstvo životného prostredia SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava,
- Okresný úrad Trebišov, pozemkový a lesný odbor, Námestie mieru 804/1, 075 01 Trebišov;
- Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie mieru 804/1, 075 01 Trebišov
- Krajský pamiatkový úrad, Hlavná 25, 040 01 Košice

Povoľujúci orgán:
- Okresný úrad Trebišov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, M. R. Štefánika 1161/184,075 01 Trebišov

Rezortný orgán:
- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.

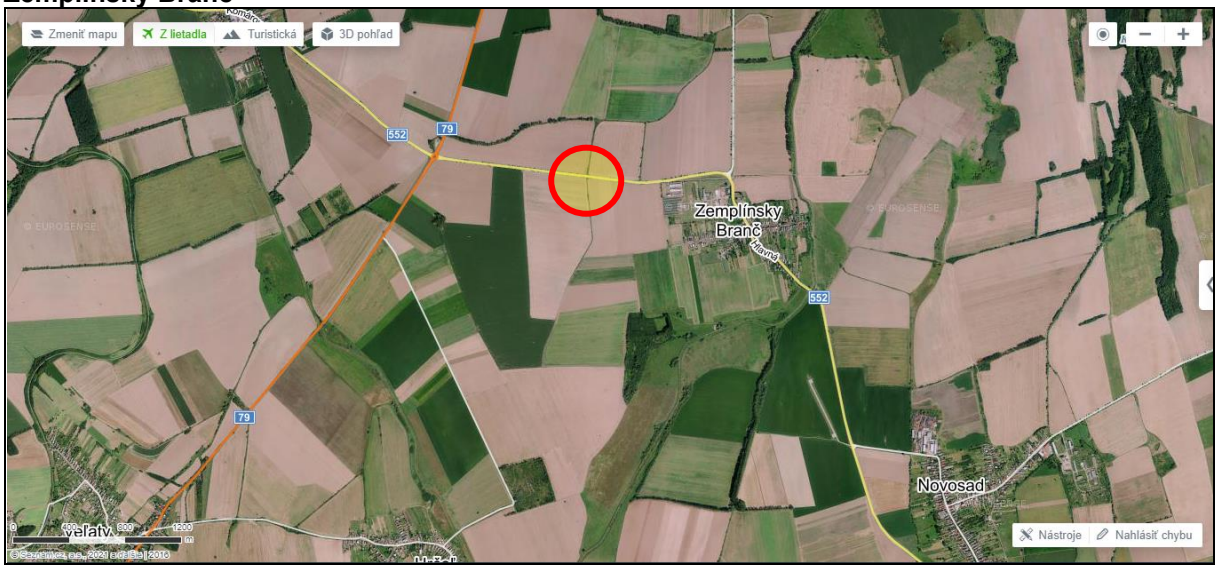
Navrhovaná činnosť „**Rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč**“ svojím rozsahom a umiestnením v rámci východného Slovenska v okrese Trebišov, ktorý má kontakt so štátnou hranicou s najbližším susedným štátom Maďarská republika, **nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky** (SR): vzdušnou čiarou od hranice SR s Maďarskom je posudzovaná stavba vzdialená cca 10 km, od hranice SR s Ukrajinou je stavba vzdialená cca 30 km a od hranice SR s Poľskou republikou je stavba vzdialená cca 80 km.
Navrhovaná činnosť svojím rozsahom – rekonštrukcia mosta pri obci Zemplínsky Branč na ceste II. triedy II/552 bude mať iba lokálne (miestne) vplyvy. Most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč sa nachádza mimo zastavané územie obce Zemplínsky Branč, pričom charakter navrhovanej činnosti a vzdialenosť tohto úseku cesty II/552 od susedných štátov vylučuje vznik predpokladaných vplyvov presahujúcich štátne hranice. Naopak, pozitívnym vplyvom na autodopravu bude zlepšenie podmienok prejazdu štátnou cestou II/552 na riešenom stavebnom objekte.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.

Geomorfologické členenie a geologická stavba
Posudzované územie patrí podľa geomorfologického členenia Slovenska (Mazúr a Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002) do nasledovných geomorfologických jednotiek:
sústava - Alpsko-himalájska
podsústava - Panónska panva
provincia - Východopanónska panva
subprovincia - Veľká dunajská kotlina
oblasť - Východoslovenská nížina
celok - Východoslovenská rovina
podcelok - rozhranie Trebišovskej tabule a Ondavskej roviny
Východoslovenská rovina má v tejto časti charakter horizontálne a vertikálne rozčlenenej roviny. Uvedené členenie je podmienené geologickou stavbou, vývinom reliéfu v závislosti od tektonického vývoja, priebehu klímy a odolnosti zvetrávania horninových komplexov, vodopriepustnosti a ďalších prírodných špecifík predmetného regiónu. Kataster obce Zemplínsky Branč leží na rozhraní podcelkov Trebišovská tabuľa a Ondavská rovina v juhozápadnej časti Východoslovenskej nížiny.

V geologickom podloží katastrálneho územia Zemplínsky Branč prevažujú kvartérne fluviálne sedimenty: prevažne nivné humózne hliny alebo hlinito-piesčité až štrkovito-piesčité hliny dolinných nív (východná a stredná časť katastra), v jeho západnej časti sú to eolické sedimenty: spraše a jemnopiesčité spraše, vápnité a sprašovité hliny vcelku.
Geologická stavba v rozhodujúcej miere modifikuje aj morfologické a morfometrické pomery v riešenom území. Riešené územie sa vyznačuje rovinatým reliéfom Východoslovenskej roviny západne od vodného toku Ondava.

Obr.: Situácia umiestnenia navrhovanej činnosti rekonštrukcie Most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč

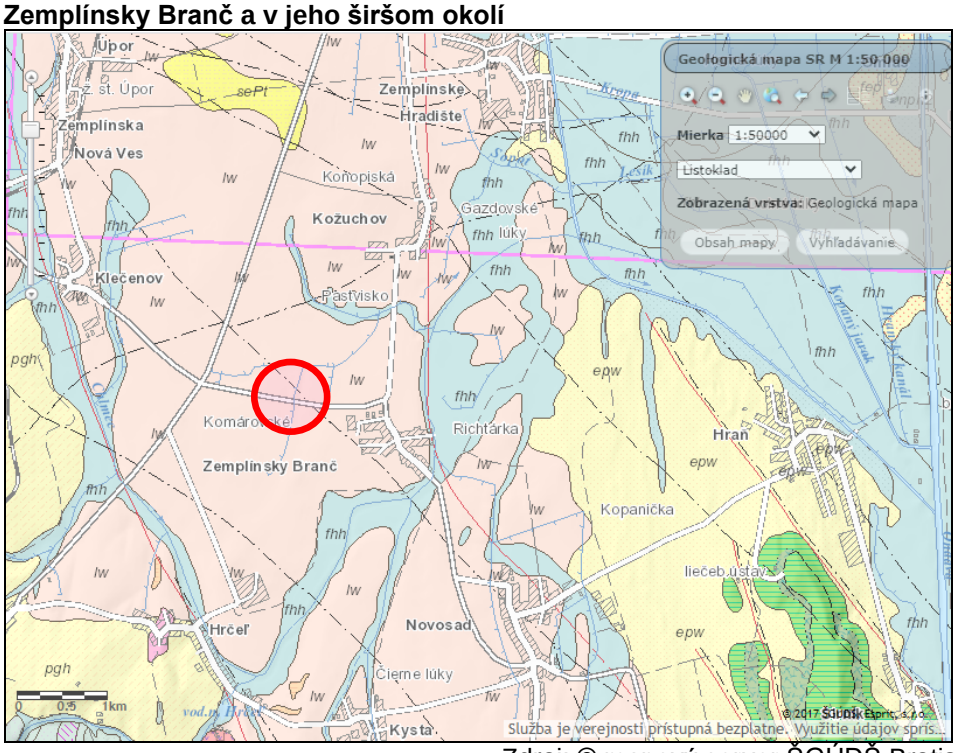


Zdroj: https://sk.mapy.cz/zakladni, 2021

- lokalizácia navrhovanej rekonštrukcie mosta

Predkvartérne geologické útvary sú vo väčšej alebo menšej miere pokryté kvartérnymi sedimentmi (prevažne fluviálne, eolické a deluviálne sedimenty), ktoré v riešenom území reprezentujú najmä nižšie uvedené geologické vrstvy a horniny (*zdroj: Geologická mapa SR 1 : 50 000, internetové stránky ŠGÚDŠ Bratislava*):

Obr.: Geologická stavba na území navrhovanej rekonštrukcie Most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč a v jeho širšom okolí



Zdroj: © mapový server ŠGÚDŠ Bratislava, september 2021

- lokalizácia navrhovanej rekonštrukcie mosta

LEGENDA:
Kvartér:

fhh - *fluviálne sedimenty: litofaciálne nečlenené nivné hliny, alebo piesčité až štrkovité hliny dolinných nív a nív horských potokov;*

lw - *eolické sedimenty: spraše a jemnopiesčité spraše, vápnité a sprašovité hliny vcelku*

Z hľadiska inžinierskogeologickej rajonizácie prevažuje v riešenom území katastra Zemplínsky Branč na jeho západnej a strednej časti rajón sprašových sedimentov, vo východnej časti rajón údolných riečnych náplavov.

Geodynamické javy

Charakter geologickej stavby územia, sklon reliéfu a horninové zloženie na lokalite rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč a v jej bližšom okolí predstavuje z hľadiska potenciálu na tvorbu zosuvov územie s nízkou náchylnosťou.

Mapa svahových deformácií (*http://apl.geology.sk/geofond/zosuvy/*) neeviduje pre lokalitu stavby ani jej bližšie okolie výskyt svahových deformácií (zosuvov).

Seizmotektonická mapa Slovenska (STN 73 0036 Seizmické zaťaženia stavebných konštrukcií, 1997) vykazuje pre obec Zemplínsky Branč a jej blízke okolie maximálne pozorovanú intenzitu 6^{o} MSK-64. V okolí lokality rekonštrukcie mosta cca 0,1 km severne je evidovaný priebeh zlomovej poruchy SZ – JV smeru.
Poloha lokality navrhovanej rekonštrukcie mosta je na rovinatom území Východoslovenskej roviny, čo znamená žiadne až malé ohrozenie vodnou eróziou.

Žiarenie z prírodných zdrojov a radónové riziko

Na základe spracovaných odvodených máp radónového rizika (URANPRESS, Spišská Nová Ves, 1992, Atlas krajiny SR, 2002) vyskytujú sa v okrese Trebišov prevažne oblasti so stredným radónovým rizikom, iba na menšej ploche juhozápadne od Trebišova lokality s nízkym radónovým rizikom. Severne od okresného mesta sa vyskytuje lokalita s evidovaným vysokým radónovým rizikom.
Vlastná lokalita navrhovanej činnosti sa nachádza v území so stredným radónovým rizikom.
Podľa mapy rádioaktivity ^{137}Cs (ŠGÚDŠ Bratislava, 2014) sa plošná aktivita ^{137}Cs v riešenom území pohybuje na nízkej až veľmi nízkej úrovni.
Na vlastnej lokalite rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč sa neevidujú žiadne ložiská nerastných surovín, ani tam neprebieha žiadna ťažba.

Kvalita horninového prostredia

Rizikové faktory pre horninové prostredie sa viažu na priemyselné podniky, ktoré sú umiestnené v okresnom meste Trebišov, poľnohospodárske areály, intenzívne obrábanú pôdu a väčšie skládky odpadu. Na základe výsledkov analýz z dostupných podkladov nepredpokladáme žiadnu rozsiahlejšiu kontamináciu horninového prostredia. V okolí obce Zemplínsky Branč sa vyskytujú plochy poľnohospodársky prevažne intenzívne využívané (orné pôdy).

Pedologické pomery

Pôdne typy, druhy a ich bonita

Navrhovaná lokalita rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 v katastri obce Zemplínsky Branč sa nachádza na rovinatom území Východoslovenskej roviny, na eolických sedimentoch. Prírodné podmienky v regióne podmieňujú kvalitu pôd, čo súvisí s ich potenciálom. Z pôdnych typov prevažujú v tejto časti Východoslovenskej nížiny hnedozeme pseudoglejové a černozeme hnedozemné
Z pôdnych typov sú podľa Atlasu krajiny SR (2002) evidované v lokalite navrhovanej rekonštrukcie mosta zastúpené hnedozeme kultizemné, lokálne modálne a erodované

a regozeme kultizemné a modálne karbonátové, zo spraší a čiernice glejové, sprievodné čiernice kultizemné a gleje, z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov.
Prevládajúcim pôdnym druhom sú pôdy piesčito-hlinité a hlinité, z hľadiska zastúpenia skeletu v pôde prevládajú pôdy neskeletnaté až slabo kamenité.
Vzhľadom na ich potenciál a typologicko-produkčné kategórie (TPK) ide v rámci záujmového územia celkovo v tejto časti Východoslovenskej nížiny o TPK O4 - produkčné orné pôdy, v širšom okolí aj O3 - veľmi produkčné orné pôdy.
Podľa Pôdneho portálu (http://www.podnemapy.sk/portal/verejnost/bpej/bpej.aspx) sa na lokalite navrhovanej rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč a v bezprostrednom okolí nachádza bonitovaná pôdnoekologická jednotka (BPEJ) so **7-miestnym kódom**: **0351003**. Lokalita je zaradená do teplého, veľmi suchého, nížinného, kontinentálneho klimatického regiónu. Pôda je zaradená do hlavnej pôdnej jednotky HMg – hnedozeme pseudoglejové (miestami pseudogleje s hrubším humusovým horizontom) na sprašových a polygénnych hlinách, ťažké.

Hnedozem pseudoglejová: HMg – pôdy s luvickým Bt - horizontom pod Ao- až Au - horizontom svetlej farby obsahujúcim do 2% humusu. Vznikla na sprašiach, sprašových a polygenetických hlinách, neogénnych sedimentoch v podmienkach periodicky premyvného vodného režimu, v kotlinách alebo nížinách, pod listnatými lesmi - prevažne dubo-hrabinami. Väčšinou neobsahuje skelet. Hnedozeme majú výrazne vyvinutý Bt - horizont, tj. horizont obohatený ílom, vytvorený akumuláciou translokovaných koloidných zložiek, najmä ílových minerálov, v dôsledku premývania pôdy povrchovými vodami. Koloidné zložky vytvárajú na povrchu hnedých prizmatických pôdnych agregátov tmavšej, aj voľným okom viditeľné povlaky. V prirodzených podmienkach vývoja je Zdroj: Rampšeková (2008) jeho hrúbka minimálne dvojnásobná oproti A - horizontu. Bt - horizont prechádza postupne cez svetlejší prechodný B/C - horizont (tiež s koloidnými povlakmi) do farebne ešte svetlejšieho pôdotvorného substrátu, do C - horizontu (*zdroj: Z. Rampašeková: Detailná charakteristika pôdnych typov Slovenska*).

Klimatické pomery

Riešená lokalita rekonšrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč a jej širšie dotknuté územie cesty II/552 možno podľa Atlasu krajiny SR (2002) na základe klimatických charakteristík zaradiť do teplej oblasti, do klimatického okrsku **T3** (teplý, suchý, s chladnou zimou). Základné vybrané klimatické charakteristiky (teplota a zrážky) sú spracované v tabuľkovom prehľade za najbližšie meracie stanice SHMÚ:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) úhrny zrážok a úhrny letného polroku v mm (1951 – 1980)

Zrážkomerná stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok	Letný polrok
Trebišov	32	28	27	39	53	78	76	63	41	39	43	41	**559**	**349**

Zdroj: SHMÚ

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) teploty vzduchu (^{0}C) a za vegetačné obdobie (1951 – 1980)

Klimatická stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok	IV– IX
Trebišov	-3,3	-1,0	3,5	9,7	14,6	18,2	19,6	18,9	14,8	9,1	4,0	-0,7	**8,9**	**16,0**

Zdroj: SHMÚ

Veterné pomery v danej oblasti dokumentujú priemerné hodnoty smerov vetra za najbližšiu meteorologickú stanicu **Trebišov** (za roky 1946-1953), údaje sú v %:

Tab.: Priemerné hodnoty smerov vetra

Meracia stanica:	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CULM (bezvetrie)
Trebišov	**37,6**	5,4	3,0	7,9	4,4	2,0	1,1	5,0	33,6

Zdroj: SHMÚ

V širšom okolí riešeného územia rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč prevládajú severné smery vetrov a súčasne významný podiel má aj zastúpenie obdobia bezvetria.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Vodné toky

Z hydrologického hľadiska dotknuté územie patrí do čiastkového povodia Bodrogu (číslo hydrologického poradia 4-30), základného povodia Ondavy od sútoku s Topľou po sútok s Latoricou (číslo hydrologického poradia 4-30-10). Dotknuté územie je odvodňované riekou Chlmec a jeho prítokom z ľavej strany Komárovským kanálom.

Chlmec – je pravostranný prítok Trnávky s dĺžkou 35,5 km. Pramení v Slanskych vrchoch, v podcelku Bogota, na východnom úpätí vrchu Bogota (856,4 m n.m.), v nadmorskej výške cca 696 m n.m. Územím Slanských vrchov tečie južným smerom, priberá ľavostranný prítok spod Vrchného kameňa a neskôr ďalší prítok z pravej strany. Ďalej vteká do Východoslovenskej pahorkatiny, podcelku Podslanská pahorkatina, kde sa stáča na juhovýchod. Zľava priberá Teplicu, preteká v blízkosti obce Egreš a veľkým oblúkom sa stáča na severovýchod. Následne priberá svoj najvodnatejší prítok Čížu zľava a prudko mení smer toku opätovne na juhovýchod. Potom vstupuje na Východoslovenskú rovinu, podcelok Ondavská rovina, kde preteká okrajom obcí Čelovce a Nižný Žipov, priberá ľavostranný Močiarny potok a tečie viac na juhojuhovýchod okolo obcí Úpor, Stanča a Zemplínsky Klečenov. Pokračuje popri obci Hrčeľ, kde sa veľkým oblúkom stáča a tečie na severovýchod. Z pravej strany priberá Kystiansky potok a oblúkom obteká obec Zemplínsky Branč, na krátkom úseku tečie na sever a vzápätí ďalším oblúkom mení smer toku na východ. V k. ú. obce Zemplínske Hradište ústi do Trnávky. Rieka prekonáva prevýšenie takmer 600 metrov, avšak na dolnom toku je prevažne nížinným typom rieky s početnými zavlažovacími kanálmi, križujúcimi hlavné koryto.

Vodné toky dotknutého územia môžeme podľa režimu odtoku zaradiť do vrchovinno-nížinnej oblasti so dažďovo-snehovým režimom odtoku. Najvyššie vodné stavy sú v mesiacoch február, marec a apríl, najnižšie vodné stavy sú v mesiaci september. Priemerný ročný špecifický odtok v časovom období rokov 1931 – 1980 (Atlas krajiny Slovenskej republiky, 2002) sa pohyboval v intervale od 1 do 3 $l.s^{-1}.km^{-2}$, minimálny špecifický odtok 364 denný v intervale do 0,1 $l.s^{-1}.km^{-2}$ a maximálny špecifický odtok s pravdepodobnosťou opakovania raz za 100 rokov v intervale od 0,2 do 0,4 $m^3.s^{-1}.km^{-2}$.

Lokalita navrhovanej činnosti je priamo v kontakte s melioračným kanálom, ktorý je odvedený do Komárovského kanála. Vodný kanál je v dotknutom území neregulovaný s výnimkou úseku pod posudzovaným mostom, vlastníkom sú Hydromeliorácie š.p., Bratislava

Vodné plochy

V dotknutom území sa nenachádzajú vodné plochy.

Podzemné vody

Geologická stavba územia je základným faktorom podmieňujúcim charakter hydrogeologických pomerov. Jednotlivé vyčlenené hydrogeologické celky sa líšia hydrofyzikálnymi vlastnosťami horninového prostredia, ako aj obehom, režimom a chemizmom podzemných vôd.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie SR patrí majoritná časť dotknutého územia, vrátane lokality navrhovanej činnosti, do hydrogeologického rajónu *N 112 – Neogén západnej časti Východoslovenskej nížiny.*

Rajón je zo západu vymedzený hranicou neovulkanitov Slanských vrchov, z východu hranicou aluviálnych náplavov rieky Ondavy. Južnú hranicu tvorí okraj Zemplínskych vrchov a čiastočne severná hranica kvartérnych náplavov Roňavy. Na severe siaha rajón po južnú hranicu paleogénu Beskydského predhoria. Rajón je vymedzený na základe geologickej stavby. Prevládajú v ňom pelitické sedimenty neogénu s pomerne jednotnými hydrogeologickými pomermi, ktoré miestami obsahujú hydrogeologicky priaznivé polohy pieskov, štrkov a vulkanického materiálu. Infiltračnou oblasťou sú pravdepodobne Slanské vrchy. Kvartér je v rajóne zastúpený náplavovými kužeľmi a nivami potokov prameniacich práve v Slanských vrchoch. Z hydrogeologického hľadiska rajón patrí k menej významným. Využiteľné množstvá podzemných vôd v tomto rajóne sa pohybujú v rozmedzí 0,20 – 0,49 $l.s^{-1}.km^{-2}$.

Termálne a minerálne pramene

V dotknutom území sa nenachádzajú termálne a minerálne pramene.

Vodárenské zdroje

V dotknutom území sa nenachádzajú podzemné a povrchové vodárenské zdroje určené na zásobovanie pitnou vodou.

Chránené vodohospodárske oblasti

Ochranu vodných pomerov a vodárenských zdrojov definuje zákon NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Nad rámec uvedeného zákona do Registra chránených území (Vodný plán Slovenska, MŽP SR, 2015) sú zaradené aj územia určené pre ochranu biotopov alebo druhov rastlín a živočíchov, pre ktoré je udržanie alebo zlepšenie stavu vôd dôležitým faktorom ich ochrany. Register chránených území obsahuje:

- Chránené oblasti určené pre odber pitnej vody (ochranné pásma vodárenských zdrojov, povodia vodárenských tokov; chránené vodohospodárske oblasti).
- Chránené oblasti určené pre ochranu hospodársky významných vodných druhov (v SR neboli zavedené).
- Chránené oblasti určené na rekreáciu vrátane vôd vhodných na kúpanie (vody na rekreáciu nie sú v SR osobitne definované a vymedzené, vymedzené sú vody vhodné na kúpanie).
- Chránené oblasti citlivé na živiny (citlivé oblasti a zraniteľné oblasti).
- Chránené oblasti pre ochranu biotopov alebo živočíšnych a rastlinných druhov, vrátane príslušných území NATURA 2000, vyhlásených podľa smernice 92/43/EHS a smernice 79/409/EHS (európska sústava chránených území NATURA 2000, národná sústava chránených území, osobitný druh chránených území – mokrade).

V dotknutom území sa nenachádzajú chránené oblasti určené pre odber pitnej vody a vody vhodných na kúpanie. V zmysle príslušných právnych predpisov dotknuté územie je zaradené medzi citlivé a zraniteľné oblasti. Dotknuté územie spadá do územia NATURA 2000, a to chráneného vtáčieho územia SKCHVU037 Ondavská rovina.

Znečistenie vôd
Povrchové vody

Dotknuté územie je odvodňované tokom Chlmec a jeho prítokom z ľavej strany Komárovským kanálom. V dotknutom území sa kvalita povrchových vôd v tokoch v rámci celoslovenského monitoringu nesleduje. V tejto časti povodia Bodrogu sa kvalita povrchových vôd v rámci celoslovenského monitoringu sleduje v tokoch mimo dotknuté územie, a to v toku Trnávka a Ondava. V tokoch v dotknutom území môžeme predpokladať zaťaženie povrchových vôd hlavne komunálnym znečistení (absencia adekvátneho čistenia odpadových vôd nielen v dotknutom území) a tiež znečistením vznikajúcim

poľnohospodárskou činnosťou. Nenachádzajú sa tu významnejší znečisťovatelia vôd z priemyselnej výroby.

Zoznam ukazovateľov nespĺňajúcich všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV č. 269/2010 Z. z. a NV č. 167/2015 Z. z. v roku 2020

Tok	Monitorované miesto	Riečny km	Ukazovatele nevyhovujúce požiadavkám			
			Časť A (všeobecné ukazovatele)	Časť B (nesyntetické látky)	Časť C (syntetické látky)	Časť E (hydrobiologické a mikrobiologické ukazovatele)
Trnávka -1	Hriadky	20,8	$N\text{-}NO_2$, NEL_{UV}, AOX	-	-	-
Ondava	Brehov	4,2	$CHSK_{Cr}$, $N\text{-}NO_2$, NEL_{UV}, AOX	-	-	-

Zdroj: SHMÚ Bratislava

Hodnotenie stavu povrchových vôd sa vykonáva v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov a je založené na hodnotení ich ekologického stavu, resp. ekologického potenciálu a chemického stavu. V dotknutom území na základe hodnotenia chemického stavu bol klasifikovaný útvar povrchových vôd – Chlmec nedosahujúci dobrý chemický stav a dosahujúci priemerný ekologický stav (3. trieda).

Na znečistení povrchových vôd širšieho okolia sa podieľa hlavne zvýšený obsah živín hlavne dusíka, čo predstavuje zvýšené riziko eutrofizácie a biologického oživenia tokov. Organické znečistenie – NEL_{UV} sú indikátormi možného znečistenia ropnými látkami a považujú sa za toxické pre vodné prostredie. Znečistenie povrchových vôd má najčastejší pôvod vo vyluhovaní sa komunálnych odpadov, tiež ako recipient odpadových vôd čistených, ale i nečistených a v poľnohospodárskej činnosti. Obsah ropných látok s pôvodom v automobilovej doprave nie je pre hodnotené toky charakteristický. Organické znečistenie AOX (skupina organických látok obsahujúca niektorý z prvkov patriacich do skupiny halogénov) sa považuje za toxické pre vodné prostredie a vodné organizmy, schopné bioakumulácie, s rôznou mierou toxicity i pre človeka a je dôsledkom zaťaženia vôd priemyselnými odpadovými vodami.

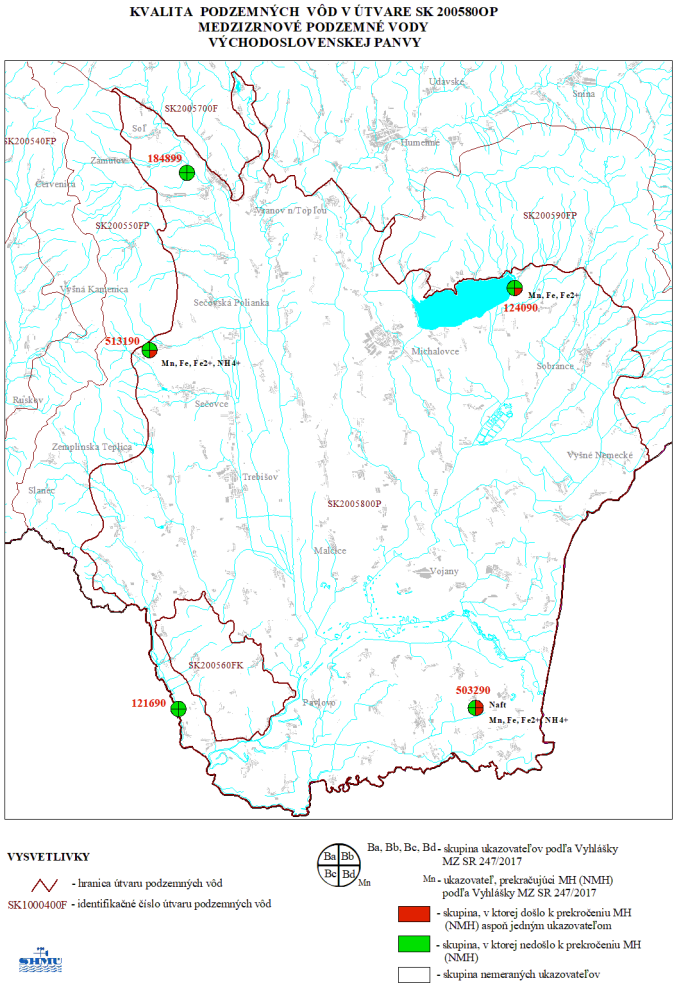
Podzemné vody

Kvalita podzemných vôd v dotknutom území sa sleduje v 1 útvare podzemných vôd v predkvartérnych horninách, a to *SK200580OP – Medzizrnové podzemné vody Východoslovenskej panvy.*

V roku 2019 bola pozorovacia sieť tohto útvaru reprezentovaná 1 prameňom a 4 vrtmi zabudovanými v hĺbke 13 m až 217 m. V rámci dotknutého územia sa nenachádzajú monitorovacie objekty. Najbližšími monitorovacími objektmi sú prameň 184899 Čaklov, vrty 513190 Bačkov, 124090 Jovsa (nad dotknutým územím) a vrty 503290 Bačka, 121690 Slovenské Nové Mesto (pod dotknutým územím).

Ako kolektorské horniny zastúpené najmä jazerno-riečne sedimenty piesky, štrky, íly, ílovce, slieňovce stratigrafického zaradenia neogén. V hydrogeologických kolektoroch útvaru prevažuje medzizrnová priepustnosť. Priemerný rozsah hrúbky zvodnencov je 10 m – 30 m. Generálny smer prúdenia podzemných vôd je z vyšších častí panvy k nižším, resp. k drenážnym prvkom viazaným na priebeh tektonických línií. V pozorovacích objektoch tohto útvaru je vidieť značnú rozmanitosť v iónovom zastúpení, ktorá sa odlišuje od štandardného zastúpenia Ca^{2+}, Mg^{2+} a HCO_3- iónmi najmä výskytom Na^+ a Cl^- iónov. Podľa Palmer-Gazdovej klasifikácie sú medzizrnové podzemné vody Východoslovenskej panvy zaradené prevažne medzi základný Ca-Mg-HCO_3 typ menený pri hlbšom obehu podzemnej vody až na prechodný Na-Cl-HCO_3 typ. Podľa mineralizácie radíme podzemné vody medzi stredne až zvýšene mineralizované. Mineralizácia sa v roku 2019 pohybovala v rozsahu od 312,55 $mg.l^{-1}$ (124090 Jovsa) do 660,93 $mg.l^{-1}$ (513190 Bačkov). Kvalita podzemných vôd je odrazom redukčného prostredia. Zo základných fyzikálno-chemických ukazovateľov došlo k

prekročeniu limitných hodnôt Vyhlášky MZ SR č. 247/2017 Z. z. ukazovateľmi celkového Fe, Fe^{2+} a Mn, ďalej NH_4^+. V objekte 503290 Bačka bolo zaznamenané prekročenie limitnej hodnoty ukazovateľom naftalén.



Hodnotenie stavu podzemných vôd sa vykonáva v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov a je založené na hodnotení ich chemického a kvantitatívneho stavu. Predkvartérny útvar podzemných vôd SK200580OP bol identifikovaný v dobrom chemickom a kvantitatívnom stave.
Kvalitu podzemných vôd značne ovplyvňuje horninové prostredie a taktiež aj kvalita povrchových vôd, ktoré prispievajú vo veľkej miere k doplňaniu zásob podzemných vôd. Zdrojom znečistenia vôd v dotknutom území a tiež v širšom okolí je hlavne nezanedbateľný plošný zdroj znečistenia, a to poľnohospodárstvo. K zdrojom znečistenia vôd môžeme zaradiť aj kanalizácie obcí situovaných nad dotknutým územím, dopravu a neriadené skládky odpadov.

Biota
Flóra
Riešené územie navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč“ podľa **fytogeograficko-vegetačného členenia Slovenska** (Plesník in Atlas krajiny SR, 2002) patrí do zóny dubovej, do nížinnej podzóny, do rovinnej oblasti, do rozhrania okresov Trebišovská tabuľa (do trebišovského podokresu) a Ondavská niva.

Z hľadiska **potenciálnej prirodzenej vegetácie** (Maglocký in Atlas krajiny SR, 2002) sú v záujmovom území a jeho širšom okolí mapované nasledovné jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie: ***U - Jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy)*** a ***Cr - Nížinné hygrofilné dubovo-hrabové lesy***.

U - Jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy)
Do tejto jednotky sú zahrnuté vlhkomilné a čiastočne mezohygrofilné lesy rastúce na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov alebo v blízkosti prirodzených vodných nádrží, avšak viažu sa na vyššie a relatívne suchšie polohy údolných nív väčších riek najmä v nížinách a v teplejších oblastiach pahorkatín (do 300 m n. m.). Zväčša sú to spoločenstvá jaseňovo-brestových a dubovo-brestových lesov (patriace do podzväzu *Ulmenion* Oberd 1953). Zo stromov sa tu uplatňujú najmä tvrdé lužné dreviny: jaseň úzkolistý (Fraxinus angustifolia), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolistý (*Ulmus minor*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), javor poľný (*Acer campestre*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), medzi ktoré sú primiešané aj niektoré dreviny mäkkých lužných lesov, napr. topoľ biely (*Populus alba*), topoľ čierny (*Populus nigra*), topoľ osika (*Populus tremula*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), rozličné druhy vŕb a iné. Na relatívne najsuchších stanovištiach sa sporadicky vyskytuje hrab. V krovinom poschodí nachádzame svíb krvavý (*Swida sanguinea)*, vtáčí zob obyčajný (*Ligustrum vulgare*), bršlen európsky (*Euonymus europaea*), javor poľný (*Acer campestre*), rozličné druhy hloha (*Crataegus sp.*), lieska obyčajná (*Corylus avellana*) a ďalšie.

Cr - Nížinné hygrofilné dubovo-hrabové lesy
Vyvíjajú sa na sprašových pahorkatinách a v kotlinách južného Slovenska. Sú to spoločenstvá dubovo-hrabových lesov v najteplejších oblastiach na Slovensku alebo v teplejších kotlinách a v dolinách. Stromové podlažie tvoria najmä dominantný dub letný (*Quercus robur*), niekde sa pridávajú aj dub sivastý (*Quercus pedunculiflora*) a dub zimný (*Quercus petraea*), hojné sú javory (*Acer campestre* a *Acer tataricum)*, lipa malolistá *(Tilia cordata),* lipa veľkolistá *(T. platyphyllos) a* čerešňa vtáčia *(Cerasus avium).* Vo Východoslovenskej rovine je známa asociácia *Querco robori-Carpinetum*, významnejšie druhové zloženie tvoria hrab obyčajný (*Carpinus betulus*), lipa malolistá *(Tilia cordata),* javor tatársky *(Acer tataricum)*, *Dactylis polygama, Melampyrum nemorosum, Vinca minor, Stellaria holostea, Carex divulsa.* Pre oblasť Východoslovenskej nížiny sú tiež typické druhy viažúce sa na staré agradačné valy a vyvýšené plochy pieskových dún: *Carex transsylvanica, Carex pilosa, Coronilla elegans, Aposeris foetida*, prípadne niektoré suchomilnejšie druhy (*Pulmonaria murinii*). Na týchto pôdach sú časté agátové monokultúry.

Súčasná vegetácia
Vegetácia, ktorá sa nachádza na dotknutom území navrhovanej stavby rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 **nie je z hľadiska ochrany prírody výnimočná**. Pretože sa už v minulosti v tomto krajinnom priestore do pôvodných porastov zasahovalo, je vegetácia na okrajoch mosta, cestného telesa a v bližšom okolí cestnej komunikácie buď úplne odstránená alebo poznamenaná ľudskými aktivitami. Cesta II/552 v riešenom úseku pretína iba jeden nevýrazný vodný kanál, ktorého brehové porasty sú ovplyvnené ľudskými aktivitami. Drevinové porasty okolo cesty II/552 sú situované po jej okrajoch okolo cestnej priekopy ako nesúvislé drevinové porasty – ovocné (jablone) a lipové stromoradie. Cestná priekopa a násyp cesty sa pravidelne vykáša traktorovou kosačkou. Okolité pozemky predstavuje intenzívne využívané poľnohospodárske pozemky - orná pôda.
Na lokalite navrhovanej rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 je v dôsledku antropických aktivít okolo cestnej komunikácie prevažná časť plôch poľnohospodársky intenzívne využívaná, od mosta cca 500 m východne sa začína zastavaná časť obce Zemplínsky Branč, ktorú predstavuje areál hospodárskeho dvora poľnohospodárskeho podniku, na ktorej je umiestnená aj solárna elektráreň. Vegetáciu v cestnej priekope a vo vodnom kanáli pri moste v bližšom okolí predstavujú dreviny – lipa,

jabloň, hruška, vŕba, trnka, svíb, baza čierna, ruža šípková, z rastlín sú zastúpené prevažne buriny – napr. žihľava, bodliak, pichliač, vyskytuje sa aj invázny druh zlatobyľ kanadská.

Fauna

V zmysle zoogeografického členenia – terestrický biocyklus (Jedlička, Kalivodová in Atlas krajiny SR, 2002), môžeme širšie riešené územie začleniť do eurosibírskej podoblasti, do provincie stepí, do panónskeho úseku - kde spadá aj vlastný úsek cesty II/552 s mostom pri obci Zemplínsky Branč.

V súčasnosti sa lokalita navrhovanej činnosti a jej bezprostredné okolie mimo zastavané územie obce Zemplínsky Branč využívajú ako orné pôdy, menej ako lúky a pasienky s malým zastúpením drevinovej nelesnej vegetácie. Lesné pozemky sa nachádzajú vo väčšej vzdialenosti južne a západne od katastra obce Zemplínsky Branč. Dotknuté územie človek často významne a pravidelne ovplyvňuje svojou činnosťou.

Navrhovaná rekonštrukcia mosta na ceste II/552 pri obci Zemplínsky Branč je umiestnená mimo zastavané územie obce Zemplínsky Branč na pomerne frekventovanej ceste II/552 a je obklopená intenzívne využívanou poľnohospodárskou pôdou, čo významne modifikuje živočíšstvo v bližšom okolí stavby.

Z hľadiska širšieho okolia možno hovoriť o relatívne nízkej diverzite druhov a živočíšnych spoločenstiev, z pohľadu vlastného posudzovaného územia prestavby mosta o nízkej diverzite.

Zoozložka riešeného územia je zastúpená prevažne zemnými cicavcami s prevahou hlodavcov, mäkkýšmi a hmyzom travinno-bylinných biotopov, resp. biotopov so zastúpením krovinnej vegetácie. Špecifickou skupinou na území sú vtáky, ktoré riešenú plochu aj porasty drevín v širšom okolí využívajú ako potravný, úkrytový, oddychový a zriedka (najmä v súvislejších drevinových porastoch okolo vodného kanála) aj ako hniezdny biotop. Významnejšie živočíšne druhy, zaradené medzi chránené, alebo ohrozené sa tu občasne vyskytujú pri hľadaní potravy. Ich lovným a pobytovým biotopom sú najmä vodné toky a trávobylinné porasty s rozptýlenou drevinovou vegetáciou v širšom okolí navrhovanej stavby.

V rámci užšieho riešeného územia navrhovanej rekonštrukcie mosta pri obci Zemplínsky Branč je charakter živočíšnych spoločenstiev typický pre poľnohospodársky intenzívne využívanú krajinu s intenzívnym sídelným využívaním, s nízkou druhovou diverzitou a abundanciou.

Dominantnou zložkou fauny sú druhy európskych listnatých lesov. V urbanizovaných častiach je významným faktorom prítomnosť viac-menej kozmopolitných a synantropných druhov. Vplyvom človeka vytvorená druhotná mozaikovitá štruktúra poľnohospodárskej krajiny so striedajúcimi sa veľkoblokovými plochami ornej pôdy, zriedkavými remízkami lesov a drevinovej vegetácie (najmä okolo vodných plôch a vodných tokov), lúkami a pasienkami okolo zastavaných území a na nevyužívaných ostatných plochách podmienila vznik charakteristických zoocenóz.

Z ekologického hľadiska v dotknutom území prevládajú pôvodné alebo introdukované druhy viazané na rôzne typy stepných a vodných spoločenstiev, ďalšiu rozsiahlu skupinu tvoria druhy viazané na lúčne a pasienkové biotopy, biotopy orných pôd, na urbanizované plochy, ktoré s miestnym osídlením majú špecifický charakter a v historickom vývoji ovplyvnili zloženie miestnych zoocenóz.

Chránené, vzácne a ohrozené druhy a biotopy

V zmysle vyhlášky č. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa podľa dostupných podkladov a informácií z webovej lokality ŠOP SR priamo na lokalite navrhovanej rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 **chránené, vzácne a ohrozené druhy a biotopy neevidujú**.

Na lokalite prestavby mosta platí 1. stupeň ochrany prírody podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

V širšie dotknutom území nemožno vylúčiť výskyt chránených alebo ohrozených druhov vtákov, pre ktoré predstavujú brehové porasty a sprievodná zeleň toku Chlmec, resp. okolo vodných kanálov, prípadne aj oddychové alebo hniezdne teritórium. Asi 1 km južne od

lokality mosta sa nachádza mokraďový biotop na lokalite Dolné lúky, ktorý však navrhovanou činnosťou nebude dotknutý.

Významné migračné koridory:
V zmysle platného územného plánu veľkého územného celku Košického kraja v znení neskorších zmien a doplnkov do neho premietnuté prvky R-ÚSES okresu Trebišov reprezentuje najbližší významný prvok ÚSES nadregionálny hydrický biokoridor vodný tok Ondava, nachádzajúci sa cca 7 km východne od riešenej lokality mosta. Je charakteristický brehovými porastami a sprievodnou vegetáciou vodného toku tvorenými najmä tvrdými lužnými lesmi.
Navrhovaná stavba sa však uvedeného prvku územného systému ekologickej stability nedotýka a nezasahuje negatívne ani do prvkov ÚSES na miestnej úrovni.

Výskyt chránených území a území sústavy Natura 2000
V dotknutom území navrhovanej stavby sa nachádza územie NATURA 2000 vyhlásené podľa smernice 92/43/EHS a smernice 79/409/EHS (európska sústava chránených území NATURA 2000, národná sústava chránených území, osobitný druh chránených území – mokrade, územia európskeho významu, chránené vtáčie územia) – Chránené vtáčie územie (CHVÚ) Ondavská rovina. CHVÚ Ondavská rovina bolo vyhlásené vyhláškou MŽP SR č.19/2008 Z. z. zo 7. januára 2008, s účinnosťou od 1. februára 2008, ktorou sa vyhlasuje CHVÚ Ondavská rovina na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleho, ďatľa hnedkavého, ľabtušky poľnej, orla kráľovského, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, príhľaviara čiernohlavého, rybárika riečneho, sokola rároha, chriašteľa poľného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. CHVÚ Ondavská rovina má výmeru 15 907 ha.
V predmetnom území sa nenachádzajú maloplošné ani veľkoplošné chránené územia z národnej sústavy osobitne chránených častí prírody.

Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria
Navrhovaná rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 je situovaná v rámci úseku cesty mimo obec Zemplínsky Branč nad bezmenným vodným kanálom. Územie v okolí mosta má rovinatý charakter. Nadmorská výška územia v lokalite stavby dosahuje cca 110 m n. m. na ceste II/552.
Lokalita navrhovanej rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 **je súčasťou územia, na ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny** v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
Premosťovaný vodný kanál je vodný tok, ktorý tečie mimo zastavaného územia obce Zemplínsky Branč. Na brehoch vodného kanála sa nachádzajú nesúvislé plochy drevinovej vegetácie, zvyšná neudržiavaná plocha brehov kanála je často zaburinená.
Súčasná štruktúra krajiny je výsledkom dlhodobého antropického tlaku na krajinu, kde z pôvodne zalesneného územia bola krajina čiastočne fragmentovaná na časti urbanizované (zastavané územie obce s rodinnou zástavbou, plochy občianskej vybavenosti, plochy skladov a výroby, plochy dopravy, poľnohospodárske areály), plochy pre poľnohospodársku produkciu (orné pôdy, lúky, pasienky), plochy lesa, plochy nelesnej drevinovej vegetácie, ostatné plochy, zamokrené a vodné plochy.
Sumárne možno konštatovať, že sa v širšom okolí stavby striedajú prvky najmä poľnohospodárskej krajiny s areálmi sídiel (najmä plochy výroby, skladov a rodinná zástavba) a dopravnou infraštruktúrou (cesty, západne od katastra obce aj železnice) a poľnohospodársky využívaných plôch (orné pôdy a trvalé trávne porasty).

Inventarizácia biotopov a drevín a výpočet ich spoločenského ohodnotenia
Na ploche navrhovanej rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 sa nevyskytujú evidované biotopy. Charakter biotopov majú brehové porasty

a sprievodná vegetácia vodných tokov Chlmec a Kystiansky potok nadväzujúce na riešené územie cca 1 km južne až juhovýchodne od mosta. Inventarizácia biotopov a inventarizácia drevín (plocha trvalého a dočasného záberu stavby **nevyžaduje výrub drevín rastúcich mimo les, na lokalite stavby neboli zistené evidované vzácne a chránené biotopy**), preto na uvedenej stavbe neboli realizované.
V okolí mosta M 5170 na ceste II/552 sa nenachádzajú žiadne biotopy národného a európskeho významu. Okolité biotopy môžeme hodnotiť ako intenzívne využívané polia - X7 a v lokalitách vyschnutého melioračného kanála ako X3 – nitrofilná ruderálna vegetácia mimo sídiel a X4 – teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídiel.

Vybrané základné historické a demografické údaje, územný plán obce Nižná Slaná a ekonomické aktivity

Podľa webovej lokality https://www.zemplinskybranc.sk/-historia obec Zemplínsky Branč sa nachádza na Východoslovenskej nížine. Jej vznik sa datuje do 11. storočia. Prvý krát bola písomne doložená už v roku 1067. Vyvíjala sa ako zemianska poľnohospodárska usadlosť. Darilo sa i remeslám, najmä kováčstvu. Dnes žije v Branči takmer 500 obyvateľov. Je tu zavedený plyn a dobudovaný verejný vodovod. Historickou pamiatkou a sakrálnou dominantou obce je rímskokatolícky kostol. Pochádza z roku 1756 a bol postavený na základoch kostola zo 14. storočia. Druhou sakrálnou stavbou v obci je kaplnka umiestnená v blízkosti domu nádeje. Športovým účelom slúži miestne futbalové ihrisko.

K 31.12.2020 mala obec Zemplínsky Branč 512 obyvateľov (zdroj Wikipedia). Vývoj počtu obyvateľov v obci v období rokov 1970 – 2017 ukazuje priložená tabuľka:

Vývoj počtu obyvateľov:	
1970: **483**	
1980: **437** [rozdiel 1980-1970: **-46**]	(úbytok)
1991: **383** [rozdiel 1991-1980: **-54**]	(úbytok)
2001: **443** [rozdiel 2001-1991: +**60**]	(prírastok)
2011: **477** [rozdiel 2011-2001: +**34**]	(prírastok)
2013: **482** [rozdiel 2013-2011: +**5**]	(prírastok)
2017: **493** [rozdiel 2017-2013: +**11**]	(prírastok)
2020: **512** [rozdiel 2020-2017: +**19**]	(prírastok)

Zdroj: https://sk.wikipedia.org/,
http://www.sodbtn.sk/obce/obec_stat_narodnost.php?kod_obce=544043

Erb obce Zemplínsky Branč tvorí v červenom štíte na striebornej nákove stojacej na zlatej pôde na striebornom pni sediaci strieborný zlatovlasý kováč v zlatých nohaviciach, veste a čiapke, ľavicou pridržiavajúci na nákove v strieborných kliešťach zovretý kus zlatého kovu, v zdvihnutej pravici držiaci zlatú rukoväť strieborného kladiva.

Doprava
Štátna cesta II/552 je v danom úseku vedená mimo zastavané územie obce Zemplínsky Branč zo smeru od Trebišova. V území zabezpečuje dopravné prepojenie zo smerov od Košíc a Trebišova do Veľkých Kapušian. Slúži pre osobnú a nákladnú dopravu. V území tvorí dôležitý komunikačný systém, na ňu sa pripájajú cesty II/554, II/555, cesty tretej triedy a v obciach aj miestne a účelové komunikácie.
Prevádzaná komunikácia na malom moste o dĺžke premostenia 3,5 m je dvojpruhová cesta II/552. Cesta je bez chodníkov pre peších. Súčasné šírkové usporiadanie na ceste pred a za mostným objektom zodpovedá kategórii C 9,5/80 a je pre cestu II. triedy dostatočné. Denná priemerná intenzita dopravy v tomto úseku č. **02630** podľa údajov celoštátneho sčítania dopravy pre rok 2015 je **2554** vozidiel/24 hod. v profile (T=256, O=2287, M=11).

Premosťovanou prekážkou je vodný kanál, ktorý v danom území križuje cestu II/552 v staničení cesty km 48,898 (zamerané od kilometrovníka osadeného pri ceste).

Súlad s územnoplánovacou dokumentáciou

Pri riadení funkčného využitia, usporiadania územia a rozvoja osídlenia kraja platia tieto záväzné regulatívy, ktoré nadväzujú na schválené zásady a regulatívy KURS 2001, schválené uznesením vlády SR č. 1033 z 31.októbra 2001 a vyhlásené nariadením vlády SR č. 528/2002 Z. z. v bode 6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry, v bode 6.13. chrániť koridory pre cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy, a to:

- 6.13.11. cestu č. II/552 v úseku Košice – Slanec – Veľké Kapušany – Maťovské Vojkovce – hraničný priechod s Ukrajinou, s preložkou cesty v mestskej časti Krásna a obchvatmi obcí Bohdanovce, Rákoš Slanec, Zemplínska Teplica, Egreš, Čeľovce, Zemplínsky Branč, Zemplínske Jastrabie, Kucany, Oborín, Veľké Raškovce, Veľké Kapušany a Maťovské Vojkovce.

ÚPN VÚC Košického kraja počíta s realizáciou preložky cesty II/552 juhozápadne od zastavaného územia obce Zemplínsky Branč.

Navrhovaná činnosť nie je v rozpore s platným územným plánom Košického samosprávneho kraja.

Obr.: Výrez z komplexného výkresu ÚPN – O Zemplínsky Branč, 04/2008



Zdroj: ÚPN – O Zemplínsky Branč, 04/2008

- lokalizácia navrhovanej rekonštrukcie mosta M 5170

Obec Zemplínsky Branč má schválenú územnoplánovaciu dokumentáciu ÚPN – O Zemplínsky Branč (Ing. arch. Malinovský a kol., apríl 2008), schválenú uznesením obecného zastupiteľstva dňa 3.12.2008, v ktorom je trasa cesty II/552 stabilizovaná, v okolí mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 sa nenavrhujú žiadne investičné zámery. Východne od mosta M 5170 sa v územnom pláne obce navrhuje trasa obchvatu obce Zemplínsky Branč pre cestu II/552 juhovýchodným smerom, avšak lokalita navrhovanej rekonštrukcie mosta sa nachádza mimo uvedený zámer. Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 nie je v rozpore s platným územným plánom obce.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Predpokladané vplyvy stavby „Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč“

Počas rekonštrukcie mosta možno v priestore staveniska očakávať mierne zhoršenie kvality životného prostredia. Vzhľadom na to, že sa rekonštrukcia mosta na ceste II/552 nachádza mimo zastavané územie dotknutej obce Zemplínsky Branč, stavebnou činnosťou (okrem nevyhnutných prejazdov stavebných strojov, prejavov emisií hluku a vibrácií a zásobovacej dopravy stavby) nebude významne negatívne ovplyvnené obyvateľstvo tejto dotknutej obce.
Je predpoklad, že dôjde k dočasnému krátkodobému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v stavbou dotknutom území. Tieto vplyvy sú však plošne lokalizované na stavenisko a prístupové komunikácie. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a relatívne krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru.
Vzhľadom na rozsah a charakter stavby s predpokladanou realizáciou v dĺžke niekoľkých mesiacov, môže dôjsť ku ovplyvneniu stavebných prác prípadnými výskytmi extrémnych prejavov počasia počas jednotlivých ročných období v dotknutom území.

Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhovaná zmena činnosti - most M 5170 sa nachádza v ostatnom území obce Zemplínsky Branč v poľnohospodársky využívanej krajine, západne od dotknutého sídla - vzdialenosť od najbližších obytných objektov Zemplínskeho Branča je cca 800m, rekonštrukčné práce preto nebudú mať vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľov sídiel. Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác nie je pravdepodobné ani zvýšenie negatívneho vplyvu z dopravy na ceste II/552. Najväčší a najintenzívnejší nepriaznivý vplyv, aj keď krátkodobo, sa prejaví hlavne na užívateľov predmetného úseku cesty - vodičov a cestujúcich - dočasným a krátkodobým zhoršením komfortu pri jazde – premávka riadená svetelnou signalizáciou. Vplyv rekonštrukčných prác na hlukové pomery na obyvateľov dotknutej obce sa nepredpokladá, z dôvodu vzdialenosti mosta od obývaných častí obce. Trvanie rekonštrukčných prác bude relatívne krátkodobé (vzhľadom na veľkosť mosta v rekonštrukcii) a preto nie je predpoklad vzniku zdravotných rizík u obyvateľov.

Vplyvy počas prevádzky

Vplyv prevádzky dopravy na rekonštruovanom moste bude pozitívny a pocítia ho predovšetkým vodiči a cestujúci na tomto úseku cesty II/552, hlavne v zvýšení bezpečnosti a komfortu dopravy v danom úseku cesty.

Porovnanie so súčasným stavom - nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ktorý ohrozí bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty II/552. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú dopravu.

Zdravotné riziká

Vzhľadom na vzdialenosť lokality navrhovanej činnosti od obývanej časti obce Zemplínsky Branč, rozsah a predpokladanú dĺžku rekonštrukčných prác, pri dodržaní technologických postupov a bezpečnostných opatrení pri práci, optimálnej organizácii stavebných prác nie je predpoklad, že by sa nepriame vplyvy prejavili nepriaznivo na zdraví obyvateľstva dotknutého sídla.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Tento vplyv je hodnotený ako nepriamy, pozitívny, mierny a lokálny, trvalý. Pozitívne sociálnoekonomické vplyvy sa prejavia vo zvýšení bezpečnosti, plynulosti premávky.

Vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy počas výstavby

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

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie možno zaradiť:

- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - nepriamy vplyv,
- potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - nepriamy vplyv, ale aj čistenie koryta kanála, počas ktorého dôjde k zásahu do substrátu, tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach. Iné vplyvy na horninové prostredie sa nepredpokladajú, pretože sa rekonštrukčnými prácami nezasahuje do zakladania mosta.

Počas prevádzky sa po rekonštrukcii mosta M 5170 nepredpokladajú žiadne vplyvy, s výnimkou rizika ohrozenia kvality horninového prostredia pri dopravnej nehode a úniku prevádzkových kvapalín. Etapa prevádzky vo vzťahu k vplyvom na horninové prostredie bude identická ako nulový variant - za predpokladu realizácie všetkých navrhovaných opatrení na elimináciu identifikovaných nepriaznivých vplyvov.

Vplyvy na nerastné suroviny

V bezprostrednej blízkosti mosta sa nenachádzajú dobývacie priestory ani chránené ložiskové územia. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská nerastných surovín.

Porovnanie so súčasným stavom - nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ohrozí bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty II/552 a tým bude ohrozená aj kvalita horninového prostredia, napríklad v prípade jeho zrútenia rizikom znečistenia. Rekonštrukciou mosta M 5170 sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú dopravu.

Vplyvy na klimatické pomery

Počas rekonštrukcie ani počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko sa stav oproti stavu pred rekonštrukciou zásadne nezmení. Produkcia exhalátov z dopravy vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie - vplyvy budú nevýznamné (aj keď počas rekonštrukcie mosta sa predpokladá mierne zvýšenie emisií exhalátov v dôsledku riadenia dopravy svetelnou signalizáciou s možnosťou tvorenia krátkych kolón) a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia.

Porovnanie so súčasným stavom - nulový variant

Ponechanie mosta bez rekonštrukcie nebude mať vplyv na klimatické podmienky danej lokality, resp. pri jeho havárii dôjde k zhoršeniu súčasného stavu (potreba obchádzky a s tým zvýšené emisie škodlivín do ovzdušia).

Vplyvy na ovzdušie

Počas rekonštrukcie bude dochádzať k miernemu zvýšeniu koncentrácie škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy, a to najmä tuhých znečisťujúcich látok PM_{10} a $PM_{2,5}$. Vzhľadom na to, že sa plánuje zavedenie prerušovania dopravného prúdu a zníženie rýchlosti, tieto spôsobia mierne zvýšenie emisií zo spaľovacích motorov pri prerušovanom toku dopravného prúdu. Vzhľadom na rozsah a plánovanú dĺžku rekonštrukčných prác hodnotíme tieto vplyvy ako lokálne, krátkodobé a nevýznamné.

Počas prevádzky vzhľadom na to, že oproti pôvodnému stavu sa povrch vozovky zlepší, ale pre malý rozsah tejto zmeny nebude mať výraznejší pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v danom území a možno konštatovať, že z hľadiska ovzdušia podmienky oproti súčasnému stavu sa nezmenia.

Porovnanie so súčasným stavom - nulový variant
Ponechanie mosta bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ohrozí bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty II/552, spomalenie dopravného prúdu pre zhoršené podmienky na moste vyvolá zvýšenie emisií a tým bude ohrozená aj kvalita ovzdušia. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste prispeje k zníženiu emisií, aj keď vzhľadom na veľkosť zmeny pôjde o zlepšenie nepodstatné. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú dopravu, čo pozitívne ovplyvní aj kvalitu ovzdušia, aj keď vzhľadom na rozsah to bude zmena nevýznamná.

Vplyvy na vodné pomery
Počas výstavby
Nakoľko stavba je v priamom kontakte s umelým vodným útvarom – vodným kanálom, potenciálne existuje riziko ohrozenia povrchových vôd pri stavebných prácach na konštrukcii mosta a hlavne pri prácach v koryte kanála pod mostom a na moste nad korytom kanála. Osobitnú pozornosť bude potrebné venovať prácam pri sanácii spodnej časti aj nosnej konštrukcie mosta a demolačných prácach, aby nedochádzalo k padaniu nečistôt do koryta kanála. Pri rekonštrukčných prácach bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo k ohrozeniu kvality vôd ani ku kontaminácii vôd. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby aj v rámci staveniska.
Možno predpokladať, že počas úpravy koryta kanála pod mostom M 5170, spevňovaní svahov násypu cestného telesa pri moste, čistení koryta pod mostom môže dôjsť k dočasným zmenám fyzikálnych hydromorfologických charakteristík ako je narušenie dna a brehov koryta, narušenie substrátu koryta, čo môže spôsobiť zakaľovanie vody v prípade jej výskytu v kanáli. Po ukončení rekonštrukcie tieto zmeny budú prechádzať do zmien trvalých - narušenie premenlivosti šírky a hĺbky koryta, narušenie substrátu koryta toku, ale vzhľadom na ich rozsah (pod mostom), z hľadiska možného ovplyvnenia povrchovej vody ich možno vplyvy považovať za nevýznamné.
Ovplyvnenie morfologických podmienok dotknutého kanála, ako je usporiadanie riečneho koryta, premenlivosť jeho šírky a hĺbky, rýchlosť prúdenia, vlastnosti substrátu, štruktúra a vlastnosti príbrežných zón ako celku s výnimkou krátkeho úseku pod mostom, kde by malo dôjsť k ich zlepšeniu, sa nepredpokladá.
V dotknutom území sa nenachádzajú chránené oblasti určené pre odber pitnej vody a vody vhodných na kúpanie – nepredpokladajú sa negatívne vplyvy.
Počas prevádzky (okrem havarijných stavov) je riziko minimálne.
Porovnanie so súčasným stavom - nulový variant
Ponechanie mosta M 5170 bez rekonštrukcie spôsobí zhoršovanie jeho technického stavu, ohrozí sa bezpečnosť dopravy na tomto úseku cesty II/552, čím vznikne riziko kolízií a havárií na ceste a tým bude ohrozená aj kvalita povrchových a podzemných vôd, napríklad v prípade jeho zrútenia, rizikom znečistenia. Rekonštrukciou sa dosiahne lepší technický stav, a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka na predmetnej ceste. Rekonštrukciou mosta sa zlepšia podmienky pre automobilovú dopravu a zmenší sa riziko ohrozenia povrchových alebo podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu
Poľnohospodársky využívaná pôda nebude rekonštrukčnými prácami na moste M 5170 dotknutá, pretože sa trvalé a dočasné zábery predpokladajú výlučne na telese cestnej komunikácie a v jej ochrannom pásme, vplyv na pôdu bude rovnaký ako pri prevádzke. V prípade, že zariadenie staveniska bude umiestnené v blízkosti mosta M 5170 na poľnohospodársky využívanej pôde, vznikne potenciálne riziko jej znečistenia znečisťujúcimi látkami. Uvedené riziko je potrebné minimalizovať dôsledným dodržiavaním preventívnych

opatrení pri manipulácii a prípadnom dočasnom skladovaní nebezpečných látok. Tento vplyv hodnotíme ako minimálny.
Osobitným prípadom potenciálneho rizika kontaminácie pôd sú havárie vozidiel na ceste II/552 spojené s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok. Vznikne pritom lokálne znečistenie pôdy, ktoré bude vyžadovať včasný sanačný zásah, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd. Tieto vplyvy však sú podobné aj pri nulovom variante.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy
Počas stavebných prac sa nepredpokladajú významnejšie negatívne vplyvy na biotu. Dotknutý úsek cesty II/552, vrátane mosta M 5170, je situovaný v krajine s 1. stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V predmetnom území sa nenachádzajú maloplošné ani veľkoplošné chránené územia z národnej sústavy osobitne chránených častí prírody. Zásahy do krajiny budú realizované v území do vzdialenosti 5 m od mosta a na samotnom telese cesty II/552. Najvýraznejším negatívnym vplyvom na biotu bude samotný zásah do prostredia počas úpravy koryta vodného kanála. Kanál je v mieste navrhovanej úpravy koryta a mosta bez brehových porastov, brehy sú porastené bylinnou vegetáciu s prevahou ruderálnych druhov. Predpoklad pôsobenia negatívnych vplyvov s trvalým následkom je najmä počas realizácie zemných prác, kde dôjde odstránenie súčasného pôdneho krytu a likvidácii rastlinných spoločenstiev a pôdnych organizmov, aj tieto spoločenstvá budú po ukončení stavebných prác postupne (sukcesiou) nahradené novými. Vplyv zásahu do týchto biotopov je málo významný. Osobitne chránené územia nachádzajúce sa v širšom okolí mosta M 5170 sú v takej vzdialenosti, že dosah vplyvu rekonštrukčných prác na tieto územia nie je pravdepodobný.
Tak ako v prípade vplyvov počas výstavby, tak aj počas prevádzky navrhovanej činnosti predpokladáme riziko šírenia nepôvodných (inváznych) druhov a ruderálnej vegetácie - priamy vplyv.
Súčasne je potrebné uviesť, že sa lokalita rekonštrukcie mosta M 5170 na ceste II/552 nachádza vo vyhlásenom chránenom vtáčom území (CHVÚ) Ondavská rovina. CHVÚ Ondavská rovina bolo vyhlásené vyhláškou MŽP SR č.19/2008 Z. z. zo 7. januára 2008, s účinnosťou od 1. februára 2008, ktorou sa vyhlasuje CHVÚ Ondavská rovina na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleho, ďatľa hnedkavého, ľabtušky poľnej, orla kráľovského, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, príhľaviara čiernohlavého, rybárika riečneho, sokola rároha, chriašteľa poľného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. CHVÚ Ondavská rovina má výmeru 15 907 ha. V zmysle listu č. OU-TV-OSZP-2021/008887-005 zo dňa 07. 09. 2021 Správa CHKO Latorica odôvodňuje svoje stanovisko tým, že predložený popis rekonštrukcie mosta je akceptovateľný z pohľadu záujmov ochrany prírody a krajiny za dodržania všetkých podmienok. Predmetná rekonštrukcia by pravdepodobne nemala mať významný vplyv samostatne ani v kombinácii s iným projektom na územie NATURA 2000 z hľadiska cieľov jeho ochrany.

Výrub drevín
Podľa v teréne vykonanej obhliadky projektantom i spracovateľom predmetného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti neboli identifikované dreviny rastúce na dotknutej ploche trvalého a dočasného záberu stavby, podliehajúce získaniu povolenia na výrub podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov.
V rámci návrhu prípravy staveniska a stavebných prác bolo zistené, že charakter reálnej drevinovej vegetácie na stavbe dotknutom území **nevyžaduje potrebu zabezpečiť získanie súhlasu na výrub drevín**, ktoré rastú na lokalite dočasného a trvalého záberu pre rekonštrukciu mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552.
Súčasný stav výskytu drevín na lokalite prestavby mosta je taký, že na ploche dočasného a trvalého záberu navrhovanej rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč nie

je potrebný výrub drevín, ktoré tvoria prekážku pri realizácii rekonštrukcie mosta na ceste II/552. Okolité územie stavby okrem cesty II/552 tvoria vodný kanál, cestná priekopa a poľnohospodárske pozemky – prevažne orná pôda. Významnejšie nesúvislé porasty nelesnej drevinovej vegetácie sa vyskytujú okolo vodného kanála až v úseku toku mimo obvodu rekonštrukcie mosta M 5170.
V riešenom území navrhovaného záberu pre rekonštrukciu mosta na ceste II/552 sa vyskytujú plochy a porasty drevín (najmä časť úsekov vodného kanála a nesúvislé stromoradie okolo cesty), ktoré boli a sú značne ovplyvnené činnosťou človeka a nehodnotíme ich ako chránené biotopy.
Pri výstavbe je potrebné minimalizovať možné negatívne dopady na krovie a dreviny, ktoré sa nachádzajú mimo plochy staveniska pri cestnom pozemku či na brehoch vodného kanála v širšom území mosta.
Z dostupných podkladov a informácií je možné konštatovať, že navrhovaná činnosť nebude mať pravdepodobne významný vplyv na biotu.

Vplyvy na krajinu, štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz
Súčasný charakter krajiny sa po rekonštrukcii nezmení, nepredpokladajú sa vplyvy na krajinu, jej štruktúru a doterajší spôsob využívania, rekonštrukciou mosta M 5170 sa nezmení krajinný obraz.

Odpady
Počas realizácie rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 sa predpokladá vznik bežných stavebných odpadov, predovšetkým v kategórii ostatných odpadov (O) - a to najmä z výkopovej zeminy, kameňa, betónu, obalov stavebných materiálov a surovín používaných na stavbe. S odpadmi vzniknutými počas stavebných prác bude nakladané v súlade s príslušnými ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a doplnkov a vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov.
Predpokladané zloženie a spôsoby zneškodňovania základných druhov odpadov vznikajúcich na predmetnej stavbe je uvedené v kapitole III.2., v podkapitole *Odpady*. Vplyvy súvisiacimi s nakladaním s odpadmi na stavbe hodnotíme ako minimálne pri dodržiavaní všetkých legislatívnych predpisov na úseku odpadového hospodárstva a organizačných opatrení pri nakladaní s odpadom.
Spôsob vykonania demolácii a nakladania s odpadmi
Vyfrézované a vybúrané asfaltové vrstvy vozovky sa odvezú na stredisko Správy ciest Košického samosprávneho kraja, oblasť Trebišov na ďalšie spracovanie. Plánovaný je ich odvoz na stredisko živičného hospodárstva pre oblasť Trebišov.
Vybúrané betónové sute z nosnej konštrukcie mosta a jeho spodnej stavby sa môžu spracovať drvením a znovu použiť v stavebníctve do podkladových či násypových vrstiev. Nevyužiteľná časť sa musí odviezť na najbližšiu riadenú skládku.
Pôvodné oceľové valcované profily zvodidla a oceľové zábradlie z mosta sa odvezú na stredisko Správy ciest Košického samosprávneho kraja, oblasť Trebišov, prípadne ich nevyužiteľné poškodené časti do Zberných surovín.
Podrobnejšie informácie o predpokladaných druhoch odpadov vznikajúcich pri rekonštrukcii mosta M 5170 na ceste II/552 a o nakladaní s nimi je uvedený v časti *III.2, v* podkapitole *Odpady* na str. 11 predmetného Oznámenia.
Zemné práce
V rámci navrhovanej úpravy cesty sú navrhnuté zemné práce (výkopové práce pri zakladaní zaisťovacích prahov opevnenia toku pod mostom, vyčistenie a odkopávky nespevnených krajníc cesty a cestných priekop).
Orgán ochrany prírody a krajiny súhlasí s realizáciou predmetnej stavby za dodržania uvedených podmienok:
- pri stavebných a výkopových prácach v blízkosti stavby rešpektovať prípadné blízke dreviny a ich koreňový systém,

- v prípade akéhokoľvek výrubu drevín v súvislosti s realizáciou stavby je potrebné postupovať v zmysle § 47 zákona o OPaK,
- stavbou nesmú byť dotknuté zakázané činnosti vo vzťahu ku chráneným druhom rastlín a živočíchov, vrátane ich biotopov podľa § 34 a § 35 zákona, výnimky z podmienok ochrany chránených druhov vydáva Ministerstvo ŽP SR, Bratislava,
- v priebehu výstavby minimalizovať prechádzanie ťažkých mechanizmov mimo spevnených komunikácií,
- zabrániť úniku ropných látok z ťažkých mechanizmov používaných pri výstavbe,
- po ukončení práce uviesť stavenisko do pôvodného stavu.

Zdroje hluku

Zdrojom hluku počas realizácie rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč bude stavenisková doprava, a to najmä nákladné vozidlá (zásobovanie stavebným materiálom a odvoz stavebného odpadu z areálu stavby), stavebné mechanizmy, menej i osobné autá (doprava zamestnancov) a stavebné činnosti (najmä búracie práce) na rekonštrukcii mosta. Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú jej vplyvy pôsobiť v súvislosti s intenzitou prevádzky na ceste II/552 a množstiev automobilov využívajúcich navrhované cestné napojenie. Podľa údajov SSC Bratislava zo sčítania dopravy v roku 2015 bola na ceste II/552 denná priemerná intenzita dopravy v tomto úseku č. 02630 podľa údajov celoštátneho sčítania dopravy pre rok 2015 je 2554 vozidiel/24 hod. v profile (T=256, O=2287, M=11).

Vzhľadom na charakter využívania okolitých pozemkov (okolitá poľnohospodárska pôda, hranica zastavaného územia obce Zemplínsky Branč je vzdialená viac ako 500 m a trvalo obývané rodinné domy až cca 800 m) nie je predpoklad výskytu negatívnych vplyvov počas trvania stavebných prác (hluk zo stavebnej činnosti), ktoré by tak nemali dočasne narušovať pohodu a kvalitu života trvale bývajúceho obyvateľstva v okolí posudzovanej stavby počas rekonštrukcie mosta.

Zdravotné riziká hlukom z realizácie stavby nie sú predpokladané, naopak, prestavbou mosta sa predpokladjú pozitívne efekty z hľadiska vplyvov na zdravotný stav obyvateľov (zníženie rizika kolapsu mosta na ceste II/552, zvýšenie bezpečnosti pri jeho prejazde, zníženie hluku z dopravy po moste).

Zdroje vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Podľa súčasných poznatkov možno za zdroj vibrácií počas výstavby pokladať najmä stavebné práce súvisiace s búracími prácami na mostnej konštrukcii, vibrácie z činnosti ťažkých stavebných mechanizmov počas stavebných prác na rekonštrukcii mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 a súvisiacej nákladnej dopravy. Tento zdroj, resp. produkcia vibrácií, bude časovo obmedzený, len na obdobie realizácie rekonštrukcie mosta.

Vibrácie počas prevádzky navrhovanej činnosti sa predpokladajú najmä v súvislosti so stavebnými prácami počas rekonštrukcie mosta a v súvislosti s premávkou na rekonštruovanom moste.

Počas realizácie stavby sa okrem krátkodobých činností spojených s rôznymi nátermi a penetráciami na mostnej konštrukcii nepredpokladajú žiadne iné zdroje zápachu.

Vplyvy na archeologické lokality

Na základe dostupných podkladov neboli zistené informácie, že sa rekonštrukciou mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč negatívne ovplyvnia objekty a lokality evidované z hľadiska národných kultúrnych pamiatok a pamiatkových území evidovaných v Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR a z hľadiska evidovaných archeologických nálezov v dotknutej časti katastrálneho územia obce Zemplínsky Branč.

Ak však dôjde v priebehu stavebných prác k archeologickým nálezom, je potrebné postupovať v zmysle platnej právnej úpravy o ochrane pamiatkového fondu.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky
Stavba nebude mať nepriaznivý vplyv na kultúrne hodnoty a historické pamiatky územia, pretože sa nachádzajú mimo priameho aj nepriameho dosahu stavby.

Vplyvy na archeologické náleziská
Vzhľadom na charakter prác - rekonštrukcia existujúcej stavby bez zásahov do okolitého územia, nepredpokladajú sa žiadne vplyvy na archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality
Vplyvy stavby na paleontologické náleziská a významné geologické lokality sa nepredpokladajú, pretože sa jednak v dotknutom území nenachádzajú, jednak práce nebudú zasahovať mimo stavebný objekt.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy (miestne tradície)
Rekonštrukcia mosta nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ani miestne tradície.

Vplyvy na dopravu
Pre stavebnú činnosť zhotoviteľa stavby je určená dočasná plocha pre zariadenie staveniska. Odporúča sa ju umiestniť vedľa cesty na niektorej z parciel za cestnou priekopou na pozemku KN C 1302 (zastavaná plocha – cestná komunikácia, vlastník Košický samosprávny kraj) alebo vytypovať vhodnú plochu po prerokovaní budúceho zhotoviteľa stavby s Obecným úradom Zemplínsky Branč. Krátkodobé skládky materiálov je možné umiestniť aj na plochách staveniska na cestnom pozemku. V priestore staveniska sa nenachádza budova vhodná pre tento účel a ani splašková kanalizácia pre možnosť napojenia staveniska. Zhotoviteľ stavebných prác na základe zvoleného postupu prác a technológie výstavby spracuje základné riešenie staveniska a cenu zohľadní vo svojej cenovej ponuke.
Odporúča sa vybratému zhotoviteľovi stavby vykonať vlastný prieskum možností napojenia na rozvody jednotlivých správcov vedení a zvoliť riešenie, ktoré bude z jeho hľadiska najvýhodnejšie a najekonomickejšie (zvážiť dopravu vody na stavenisko cisternou, využitie kompresorov, batérií, mobilných telefónov a pod.).
Pre prístup k stavebným objektom bude využívaná cesta II/552. Vzhľadom na malé množstvá dovážaných a vyvážaných materiálov, hmôt a sutí sa nepredpokladá potrebu zvláštnych dopravných opatrení a úprav na ceste.
Zvláštne podmienky a požiadavky na realizáciu stavby – je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť bezpečnosti prác realizovaných v blízkosti verejnej premávky.
Počas stavebných prác rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč dôjde k zúženiam profilu dvojpruhovej cesty. Dopravné značenie počas výstavby je podrobne popísané a vyznačené v prílohe C2 Dopravné značenie celej stavby v projektovej dokumentácii. Trvalé vodorovné dopravné značenie na cestnej komunikácii sa obnoví na dĺžke 60 m úpravy krytu vozovky.

Vplyvy na technickú infraštruktúru
Súbežne s cestou sa na ľavej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 20,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté. Súbežne s cestou sa na pravej strane cesty nachádzajú vo vzdialenosti 13,5 m od okraja mosta podzemné oznamovacie vedenia Slovak Telekom, ktoré nebudú stavebnou činnosťou na tejto stavbe dotknuté.

Súlad s platným územným plánom
Obec Zemplínsky Branč má schválenú územnoplánovaciu dokumentáciu ÚPN – O Zemplínsky Branč (Ing. arch. Malinovský a kol., apríl 2008), schválenú uznesením obecného zastupiteľstva v Zemplínskom Branči č. 106 zo dňa 3.12.2008 (číslo VZN, ktorým sa schvaľuje záväzná časť ÚPN – O 2/12/08), v ktorom je trasa cesty II/552 stabilizovaná,

v bezprostrednom okolí mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 sa nenavrhujú žiadne investičné zámery. Východne od mosta M 5170 sa v územnom pláne obce navrhuje trasa obchvatu obce Zemplínsky Branč pre cestu II/552 juhovýchodným smerom, avšak lokalita navrhovanej rekonštrukcie mosta sa nachádza mimo uvedený zámer (pozri aj kapitolu 6 – Súlad s územnoplánovacou dokumentáciou na str. 26).
Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 nie je v rozpore s platným územným plánom obce.

Navrhovaná stavba nie je v rozpore ani s platnou územnoplánovacou dokumentáciou Košického samosprávneho kraja. Záväzná časť Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj, vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením Košického samosprávneho kraja č. 11/2009, dňa 28. augusta 2009, ktorým sa vyhlásilo úplné znenie záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj obsahuje nasledovné požiadavky vo vzťahu k ceste II/552:
6.13. chrániť koridory pre cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy, a to
6.13.11. cestu č. II/552 v úseku Košice – Slanec – Veľké Kapušany – Maťovské Vojkovce – hraničný priechod s Ukrajinou, s preložkou cesty v mestskej časti Krásna ***a obchvatmi obcí*** *Bohdanovce, Rákoš Slanec, Zemplínska Teplica, Egreš, Čeľovce,* ***Zemplínsky Branč****, Zemplínske Jastrabie, Kucany, Oborín, Veľké Raškovce, Veľké Kapušany a Maťovské Vojkovce.*

Vyhodnotenie pôsobenia kumulatívnych vplyvov
V čase spracovania tejto dokumentácie nie sú v území známe ďalšie aktivity, ktorých vplyvy by mohli kumulatívne pôsobiť s vplyvmi z posudzovanej činnosti.

Záver
Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia ani na zdravie obyvateľstva.

Iné požiadavky
V záujme obmedzenia negatívnych vplyvov na minimálnu mieru, je potrebné zo strany zhotoviteľa zabezpečiť realizáciu prác rýchlo a za dodržania všetkých kvalitatívnych podmienok, vrátane dodržania požiadaviek bezpečnosti pri práci. Od dodávateľa stavby sa všeobecne vyžaduje, aby minimalizoval negatívne účinky stavebnej činnosti na okolie stavby, pričom osobitnú pozornosť je potrebné venovať minimalizácii negatívnych zásahov a vplyvov na drevinovú vegetáciu rastúcu mimo dočasný a trvalý záber navrhovanej činnosti.

Zdôvodnenie stavby
Štátna cesta II/552 je v danom úseku vedená v ostatnom území obce Zemplínsky Branč zo smeru od Trebišova. V území cesta zabezpečuje dopravné prepojenie zo smerov od Košíc a Trebišova do Veľkých Kapušian. Slúži pre osobnú a nákladnú dopravu. V území tvorí dôležitý komunikačný systém, na ňu sa pripájajú cesty II/554, II/555, cesty tretej triedy a v obciach aj miestne a účelové komunikácie.
Základným dôvodom navrhovanej činnosti je zlý stavebný stav malého mosta ev. č. M 5170 cez vodný kanál v km 48,898 staničenia cesty II/552. Poruchy a nedostatky sa prejavujú na nosnej konštrukcii, spodnej stavbe mosta aj mostnom zvršku. Sú spôsobené vplyvom eróznej činnosti toku, zatekajúcich zrážkových vôd, vonkajšieho prostredia, pôsobením cestnej dopravy a vekom mosta.
Okrem zlého stavebného stavu sú aj ďalšie dôvody na prestavbu mosta:
- cestný nadnásyp na nosníkoch znižuje zaťažiteľnosť mosta,
- malá výška mostného otvoru nad dnom znemožňuje prístup pod most, obhliadku a kontrolu stavebného stavu nosnej konštrukcie a spodnej stavby.

Plnenie podmienok Záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti

Predmetná stavba **Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč** podlieha v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov zisťovaciemu konaniu – spracované je predmetné Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, pričom v minulosti pri výstavbe cesty II/552 v danom úseku nebola posudzovaná podľa uvedeného zákona.
Pre túto stavbu neboli stanovené špecifické podmienky z predchádzajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Opatrenia na ochranu životného prostredia

V rámci projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie, dokumentácie pre ponuku a dokumentácie na realizáciu stavby (DSP, DP, DRS) predmetnej stavby rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč bolo na základe terénneho prieskumu projektantom i spracovateľom Oznámenia zistené, že realizácia stavby **nevyžaduje výrub drevín rastúcich mimo les** v zmysle požiadaviek platnej legislatívy (zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov) a nevyžaduje sa získať súhlas na ich výrub od príslušného orgánu štátnej správy ochrany prírody a krajiny.

Technické a organizačné opatrenia
Zamerané na ochranu ovzdušia:
- pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie, je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií (najmä úprava, doprava, skladovanie a používanie prašných materiálov).

Zameraná na ochranu pred hlukom a vibráciami:
- zabezpečiť, aby stavebné práce neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí pre IV. kategóriu územia podľa prílohy k vyhláške Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí,
- používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti a zabezpečovať ich pravidelnú technickú kontrolu a údržbu,
- pri výstavbe rešpektovať povolené limity hladín hluku určené platnými právnymi predpismi.

Zamerané na ochranu horninového prostredia a pôdneho krytu – humusovej vrstvy:
- v rámci navrhovanej úpravy cesty sú navrhnuté zemné práce (výkopové práce pri zakladaní zaisťovacích prahov opevnenia toku pod mostom, vyčistenie a odkopávky nespevnených krajníc cesty a cestných priekop). Pri zemných prácach súvisiacich s úpravou podložia pre ochranu brehu kameňom a pri výbere vhodného materiálu je nutné postupovať podľa doporučení inžiniersko-geologického prieskumu.
- pred realizáciou výkopových prác realizovať skrývku humusovej vrstvy a nakladať s ňou v zmysle platnej legislatívy ochrany pôdneho fondu.

Zamerané na ochranu podzemných a povrchových vôd:
- zabezpečiť, aby používané stroje a strojné zariadenia neznečisťovali prípadnými únikmi nebezpečných látok (úkapy prevádzkových kvapalín) pôdu, povrchovú a podzemnú vodu,
- zabezpečiť ochranu povrchových vôd pred znečisťujúcimi látkami zo stavebnej činnosti,
- navrhovanými stavebnými úpravami nezmeniť režim povrchových a podzemných vôd v území a ponechať, resp. zväčšiť súčasný prietočný profil vo vodnom kanáli,
- pri úprava svahov toku v rámci prestavby mostného objektu rešpektovať požiadavky správcu vodného toku.

Zamerané na nakladanie s odpadmi:
- zabezpečiť separáciu odpadov na stavbe a ich správne skladovanie, vrátane skladovania ostatných odpadov, prípadne oddeleného a zabezpečeného skladovania nebezpečných odpadov,
- po ukončení stavebných prác je zhotoviteľ povinný odstrániť všetky zvyšky stavebného materiálu zo stavby. Počas prevádzania stavebných prác je povinný priebežne odstraňovať vznikajúci odpad, vrátane komunálneho odpadu, jeho odvozom na určenú skládku. Odpad vznikajúci vplyvom premávky vozidiel na pozemnej komunikácii bude odstraňovať organizácia poverená údržbou cesty.
- prebytočná zemina z výkopov sa použije v rámci stavby na spätné zásypy, prebytok sa odvezie na depóniu,
- zabezpečiť zneškodňovanie vznikajúcich odpadov oprávnenými organizáciami v zmysle platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve.

Zamerané na ochranu drevín rastúcich mimo les:
- pri realizácii stavby prevádzať opatrenia, aby nedošlo k poškodeniu alebo zničeniu existujúcich drevín rastúcich mimo les v susedstve predmetnej stavby, ktoré neboli špecifikované na výrub.

Zamerané na ochranu biotopov:
- pri realizácii stavby prevádzať opatrenia, aby neboli stavebnými prácami dotknuté biotopy v úseku mimo záberu stavbou pri moste, ktoré sa nachádzajú mimo obvod staveniska.

Zamerané na zvýšenie bezpečnosti chodcov a vodičov:
- počas stavebných prác zabezpečiť stavebný objekt mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč dopravným značením tak, aby sa riešila bezpečnosť pracovníkov na predmetnej stavbe, chodcov i vodičov v uvedenom úseku cesty **II/552**.

Všeobecné technické opatrenia:
- dodržiavať všetky ochranné pásma technickej infraštruktúry,
- dodržiavať technologickú disciplínu,
- zabezpečiť po celú dobu stavebných prác podľa potreby účinné čistenie vozovky na ceste II/552, riadnu údržbu a zjazdnosť využívaných prístupových ciest dodávateľmi stavby,
- pokiaľ realizáciou stavby dôjde ku kolízií s jestvujúcimi vedeniami, bude potrebné ich chrániť pred fyzickým poškodením uložením do chráničiek alebo preložiť do nových trás.

Ochranné pásma pozemných komunikácií a ochranné pásma inžinierskych sietí
Pri projektovaní stavby a vlastnej prestavbe je potrebné dôsledne dodržiavať podmienky aj pre ochranné pásma (OP) pozemných komunikácií. Dokumentácia na stavebné povolenie rešpektuje **ochranné pásma pozemných komunikácií a ochranné pásma inžinierskych sietí** v nasledovnom rozsahu:
cesta II. triedy ..... 25 m od osi cesty
ochranné pásmo toku ..... 4 m od brehovej čiary (STN 75 2102 Úpravy riek a potokov)
verejné telekomunikačné siete .....1,5 m od osi vedenia

Kompenzačné opatrenia
- pre riešenú stavbu nie sú navrhované žiadne kompenzačné opatrenia. Stavba si nevyžaduje výrub drevín rastúcich mimo les, ani zásah do biotopov európskej sústavy chránených území Natura 2000.

Bezpečnostné opatrenia
- zabezpečiť na stavbe dodržiavanie požiadaviek z hľadiska protipožiarnej ochrany a bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci,
- zabezpečiť na stavbe dodržiavanie podmienok z hľadiska ochrany povrchových a podzemných vôd pred znečistením,
- v prípade výkopových prác dodržiavať požiadavky na zabezpečenie stability výkopu pred zosúvaním nespevnenej vrstvy zeminy a horninového prostredia.

Územno-plánovacie opatrenia
- zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť premávky na ceste II/552 v úseku premostenia vodného kanála,
- rešpektovať a vytvoriť podmienky pre zachovanie funkčnosti biotopov, ktorých sa realizácia predmetnej stavby dotýka.

Organizačné a iné opatrenia
- v prípade archeologických a paleontologických nálezov počas stavebných prác na základe požiadavky zákona č. 49/2002 Z. z o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov bude dodávateľ stavby informovať príslušný odborný ústav a v súvislosti so zabezpečením archeologického výskumu lokality podľa potreby zastaví stavebné práce.
- od zhotoviteľa stavby sa požaduje, aby:
    - na požiadanie pri odovzdaní stavby do užívania dokladoval spôsob nakladania s odpadmi, ktoré realizáciou stavby vznikli,
    - nedochádzalo k zmiešavaniu nie nebezpečného s nebezpečným stavebným odpadom.

Čistenie vozidiel pred výjazdom zo stavby vylúči navážanie nečistôt na verejnú cestnú komunikáciu II/552, resp. na miestne spevnené komunikácie.
V záujme obmedzenia negatívnych vplyvov na minimálnu mieru, je potrebné zo strany zhotoviteľa stavby zabezpečiť realizáciu prác rýchlo za dodržania všetkých kvalitatívnych podmienok a dodržania bezpečnosti pri práci.
Od dodávateľa stavby sa všeobecne vyžaduje, aby minimalizoval negatívne účinky stavebnej činnosti na okolie stavby, najmä pri nakladaní so znečisťujúcimi látkami na stavbe, nakoľko stavebný objekt je situovaný na vodnom kanáli.

Odporúčame investorovi Správe ciest Košického samosprávneho kraja (SC KSK) v súvislosti s vlastným zahájením prác na rekonštrukcii mosta M 5170 na ceste II/552 za obcou Zemplínsky Branč oznámenie uvedenej stavebnej činnosti na svojom webovom sídle a na hraničných priechodoch (s Poľskou republikou a Maďarskou republikou) ako dočasné obmedzenie cestnej premávky, aby vodiči tranzitnej dopravy mali možnosť si vybrať náhradné trasy prepravy mimo úsek rekonštrukcie mosta na tejto komunikácii.

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč navrhovaný na rekonštrukciu sa nachádza v Košickom kraji, v okrese Trebišov, v k.ú. Zemplínsky Branč a je situovaný západne od zastavaného územia obce. Premosťovanou prekážkou je vodný kanál, ktorý v danom území križuje cestu II/552 v staničení cesty km 48,898. Súčasné šírkové usporiadanie na moste zodpovedá kategórii C 9,5/80. Vodný kanál je v záujmovom území neregulovaný s výnimkou úseku pod mostom.

Prevádzaná komunikácia na moste je dvojpruhová cesta II/552 mimo zastavaného územia obce. Cesta je bez chodníkov pre peších. Zabezpečuje dopravné spojenie pre obidva smery jazdy, t.j. Trebišov – Veľké Kapušany aj Veľké Kapušany - Trebišov. Súčasné šírkové usporiadanie na ceste pred a za mostným objektom zodpovedá kategórii C 9,5/80 a je pre cestu II. triedy dostatočné. Denná priemerná intenzita dopravy v tomto úseku č. **02630** podľa údajov celoštátneho sčítania dopravy pre rok 2015 je **2554** vozidiel/24 hod.
Súčasný stavebný stav mosta je charakterizovaný výsledkami hlavnej prehliadky mosta **ako zlý** (V, október 2017). Poruchy sú charakterizované odlamovaním a rozpadom betónu úložných prahov a krídiel. Na nosnej konštrukcii sú pozorované a zaznamenané inkrustácie, odlamovanie betónu, odlupovanie krycej vrstvy, nedostatočné krytie a obnaženie betonárskej výstuže, korózia výstuže, zatekanie zrážkovej vody vplyvom poškodenej hydroizolácie, chýbajúce prvky zvodidiel na rímse.
Z dôvodov uvedených vyššie sa navrhuje rekonštrukcia mosta - nahradenie súčasnej nosnej konštrukcie novou monolitickou železobetónovou doskou uloženou na dvojicu nových úložných prahov s doplnením 4 betónových mostných krídiel. Navrhnutá N.K. staticky pôsobí ako 1 prosté pole, železobetónová doska dĺžky 4,9 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako jeden dilatačný celok. Všetky zabudované materiály a prvky spodnej stavby a nosnej konštrukcie musia mať certifikát preukázania zhody. Nová vozovka na moste bude živičná a spĺňa požiadavky STN 73 6242. Na oboch okrajoch mosta je navrhnutá celomonolitická chodníková doska šírky 1,8 m. Na mostnom objekte sú ako bezpečnostné zariadenie navrhnuté na ceste oceľové zvodidlá a na okraji mosta oceľové zábradlia. Most so svojou plochou 44 m^2 patrí z hľadiska odvodnenia medzi veľmi malé, krátke mosty. Vzhľadom na navrhnuté sklonové pomery vozovky na moste (priečny strechovitý 2,5% a pozdĺžny sklon 0,50 %) sa navrhuje odvedenie zrážkovej vody len gravitačne výsledným sklonom vozovky mimo most. Súčasťou stavby je aj krátke opevnenie vodného kanála pod mostom a pri moste – ochrana spodnej stavby mosta. Navrhuje sa dlažba hrúbky 200 mm z lomového kameňa uložená do betónového lôžka. Úprava je na začiatku a konci ukončená zaisťovacími betónovými prahmi. Počas stavebných prác dôjde k zúženiu profilu dvojpruhovej cesty o jeden jazdný pruh. Cestná doprava bude dočasne vedená striedavo v jednom jazdnom pruhu s upravenou prednosťou a s využitím prenosnej svetelnej signalizácie.
Navrhovaná činnosť rekonštrukcie mostu M 5170 za obcou Zemplínsky Branč predstavuje rekonštrukciu mosta na ceste II/552, kde sa predpokladajú minimálne a krátkodobé negatívne vplyvy na okolie. V bližšom okolí stavby sa neplánuje podľa dostupných podkladov iná činnosť navrhovateľa. V širšom okolí posudzovanej stavby sa nenachádzajú priemyselné areály, ktoré by boli zdrojom znečisťovania životného prostredia a nie sú tu známe riziká havárií.
Navrhovaná činnosť „Rekonštrukcie mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč“ svojím rozsahom a umiestnením v rámci východného Slovenska v okrese Trebišov, ktorý má kontakt so štátnou hranicou s najbližším susedným štátom Maďarská republika, nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky.
Navrhovaná činnosť svojím rozsahom – rekonštrukcia mosta pri obci Zemplínsky Branč na ceste II. triedy II/552 bude mať iba lokálne (miestne) vplyvy. Most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč sa nachádza mimo zastavané územie obce Zemplínsky Branč, pričom charakter navrhovanej činnosti a vzdialenosť tohto úseku cesty II/552 od susedných štátov vylučuje vznik predpokladaných vplyvov presahujúcich štátne hranice. Naopak, pozitívnym vplyvom na autodopravu bude zlepšenie podmienok prejazdu štátnou cestou II/552 na riešenom stavebnom objekte.

Použité podklady a literatúra

- Atlas SSR. SAV, 1982
- Atlas krajiny SR, 1. vydanie. MŽP SR, SAŽP, 2002
- Celoštátne sčítanie dopravy v roku 2015. SSC Bratislava, 11/2016
- Atlas SSR. SAV 1982
- Atlas krajiny SR, 1. vydanie. MŽP SR, SAŽP, 2002
- Celkové hodnotenie kvality podzemných vôd na Slovensku v roku 201. SHMÚ Bratislava, 2020
- Projektová dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby (DRS). Ing. Marián Rimarčík – PROJEKT MR, Strážnická 34, 080 06 Prešov 09/2021
- Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky. MŽP SR. SAŽP Banská Bystrica. 2016
- Hydrogeologická rajonizácia Slovenska. 2. Vydanie, 1984
- Hydrologické hodnotenie roka 2016. SHMÚ Bratislava. 2017
- Kvalita podzemných vôd na Slovensku v roku 2016. SHMÚ Bratislava. 2017
- Plán manažmentu čiastkového povodia Bodrogu. MŽP SR, 2015
- Príručka pre používanie máp bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek. Príručka pre boniticiu poľnohospodárskych pôd. Tretie upravené vydanie. VÚPÚ Bratislava, 1996, ISBN 80-85361-19-1
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja obce Zemplínsky Branč na roky 2016 – 2022. 2017.
- Rekonštrukcia mosta M1683 cez inundačný kanál pred obcou Vojany. Zamborský D., Smilno, 09/2021
- Rekonštrukcia mosta M3929 cez kanál za obcou Zemplínska Široká. MIESFERA CONSULT, s.r.o., Levice, 09/2021
- Turistický atlas Slovensko. SHOCART, spol. s r.o., ISBN 978-80-7224-504-8, 10/2008
- Vestník MŽP SR, čiastka 3, ročník XII z roku 2004
- Vlastivedný slovník obcí na Slovensku, Vydavateľstvo SAV Bratislava, 1977
- Spracovanie údajov zmonitorovania kvality povrchovej vody za rok 2020. Príloha 4 Zoznam ukazovateľov nespĺňajúcich všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa Prílohy NV č. 269/2010 Z. z. a NV č. 167/2015 Z. z.. SHMÚ Bratislava. 2021
- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj. Zmeny a doplnky. 2014
- zákon NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení a súvisiace predpisy
- Vodný plán Slovenska. MŽP SR. 2015
- Vodohospodárska bilancia SR. Vodohospodárska bilancia množstva podzemnej vody za rok 2016. SHMÚ Bratislava. 2017
- Vodohospodárska mapa SR. Mapový list 38-32 Trebišov. 1996
- Všeobecne záväzná vyhláška Krajského úradu životného prostredia v Košiciach č. 9/2005 z 18. apríla 2005, ktorou sa vyhlasujú vody vhodné na kúpanie a určujú povrchové vody vhodné pre život a reprodukciu pôvodných druhov rýb uverejnená vo Vestníku MŽP SR. Ročník XIII., 2005. Čiastka 4.
- Webové lokality SSC, ŠOP SR, Košického samosprávneho kraja, obce Zemplínsky Branč
- www.beiss.sk
- zborníky SHMÚ Bratislava

VI. Prílohy:

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia.

2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe.

3. Výpis z katastra nehnuteľností.

4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti: pre navrhovanú činnosť je spracovaná projektová dokumentácia (PD) **pre stavebné povolenie (DSP) v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby (DRS)**. Spracovateľom PD je **Ing. Marián Rimarčík – PROJEKT MR, Strážnická 34, 080 06 Prešov** 09/2021

VII. Dátum spracovania

Prešov, september 2021

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Vypracoval:
Ing. Peter Chomjak
Ďumbierska 4, 080 01 Prešov
odborne spôsobilá osoba podľa § 60 a § 61 zákona, číslo oprávnenia MŽP SR 84/96 – OPV

Odborná spolupráca:
Mgr. Janette Dugasová

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

doc. Ing. Anton Trišč PhD., MBA, generálny riaditeľ
Správa ciest Košického samosprávneho kraja
Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice

V zmysle listu Správy ciest KSK č. UPR-202113013-8659, splnomocnencom za Správu ciest Košického samosprávneho kraja (splnomocniteľ) pre zastupovanie pred všetkými príslušnými dotknutými orgánmi štátnej správy, samosprávy, miestne a vecne príslušným stavebným úradom a ostatnými zainteresovanými organizáciami a subjektami v územnom a stavebnom konaní podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov týkajúcom sa tejto stavby je splnomocnenec Ing. Marián Rimarčík – PROJEKT MR, Strážnická 34, 080 06 Prešov.

.....
Ing. Marián Rimarčík – PROJEKT MR

PRÍLOHA č. 1

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia.

Navrhovaná činnosť „Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč“ na ceste II/552 **nebola v minulosti posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z.** o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. DÚR na predmetnú stavbu nebola vypracovaná, projektová dokumentácia rieši rekonštrukciu mosta M 5170, ktorý je v zlom stavebnom stave (V). Rekonštrukcia mosta a úprava cesty pred a za mostom sú navrhnuté v ich súčasnom šírkovom usporiadaní. Nedochádza k ich rozšíreniu.
V tomto kontexte preto pre túto stavbu nie sú stanovené špecifické podmienky a stavba musí spĺňať všetky relevantné požiadavky stanovené platnou právnou úpravou v oblasti ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia na Slovensku.

PRÍLOHA č. 2

Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe je v texte Oznámenia na str. 9 a str. 10.

PRÍLOHA č. 3

3. Výpis z katastra nehnuteľností.
Navrhovaná činnosť „Rekonštrukcia mosta M 5170 za obcou Zemplínsky Branč“ sa realizuje v **k.ú. Zemplínsky Branč na parcelách Katastra nehnuteľností (KN):**
- cesta je v tomto úseku vedená na parcele KN C 1302 (list vlastníctva (LV) č. 766, zastavaná plocha – cestná komunikácia, vlastník Košický samosprávny kraj),
- KN C 1252 (LV č. 694, ostatná plocha – cestná komunikácia, vlastník Obec Zemplínsky Branč),
- KN C 1250, KN C 1383 (LV 962, vodný tok - kanál, vlastník Hydromeliorácie š.p., Bratislava).

Listy vlastníctva je možné vyhľadať na webovej lokalite:
https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/sk/kataster

Ostatné prílohy:

- Fotopríloha
- Technická správa
- Prehľadný výkres

FOTOPRÍLOHA

(foto: Ing. Peter Chomjak, september 2021)



Foto 1: Pohľad na most M 5170 za obcou Zemplínsky Branč na ceste II/552 od východu.



Foto 2: Pohľad na charakter vegetácie (zväčša rôzne druhy burín) na vtokovej časti mosta M 5170.



Foto 3: Pohľad na charakter vegetácie (v popredí vpravo v cestnej priekope je invázna zlatobyľ, za ňou v pozadí drevinová vegetácia okolo vodného kanála) na výtokovej časti mosta M 5170.