

I/18 Martin – Priekopa, most 293

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

Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest Bratislava, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
v zastúpení

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

Zhotoviteľ:



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

Prešov, júl 2021

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
1.	NÁZOV	3
2.	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	3
3.	SÍDLO	3
4.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	3
5.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	3
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	4
2.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU	4
2.2	POPIS NAVRHOVANÉHO TECHNICKÉHO RIEŠENIA	5
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	10
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH	11
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE	13
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	14
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE	14
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	14
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	17
1.	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF	17
2.	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	18
3.	VPLYVY NA OVZDUŠIE	18
4.	VPLYVY NA VODNÉ POMERY	18
5.	VPLYVY NA PÔDU	19
6.	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	19
7.	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	19
8.	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	19
9.	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	20

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME	20
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMiatKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	20
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ	20
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	20
14. INÉ VPLYVY	20
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV	20
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	22
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	22
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	22
5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH	23
VI. PRÍLOHY	25
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA	25
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE	25
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	25
4. FOTODOKUMENTÁCIA	25
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	26
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	26
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	26

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

PhDr. Ivan Brečka, MBA – riaditeľ IVSC Žilina

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

Tel: 041/507 46 13

E-mail: ivan.brecka@ssc.sk

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

Ing. Stanislav Lališ – námestník úseku investičnej prípravy

Tel: 041/507 46 38

E-mail: stanislav.lalis@ssc.sk

Ing. Jana Štoderová – odborný zamestnanec úseku prípravy

Tel: 041/507 46 34

E-mail: jana.stoderova@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Žilina

M. Rázusa 104/A

010 01 Žilina

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/18 Martin – Priekopa, most 293

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Žilinský

Okres: Martin

Obec/katastrálne územie: Martin/Priekopa

Parcely: KN C – 3435/24, 2933/1, 3397/3, 3402/5

KN E – 2957/1, 2958, 2960, 2964, 2965/1, 3372/1, 2284/1, 2285/1, 2286/1, 2287/1, 2288

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

Štátna cesta I/18 je cesta medzinárodného významu E50 s vysokou intenzitou dopravy. Mostný objekt ev.č.000018-293 sa nachádza v extraviláne pred odbočením do mesta Martin-sever zo smeru od Ružomberka, v katastrálnom území Martin-Priekopa na ceste I/18 v úseku medzi Sučanmi a Vrútkami v km 482,073.

Mostný objekt ev.č.000018-293 je postavený v roku 1964. Premosťuje Sklabinský potok, koľaj vlečky z Vrútok do Martina a dve poľné cesty. Prevádzka na vlečke je v súčasnej dobe minimálna. Dĺžka premostenia je 55,90 m. Jestvujúci štvorpoľový most premostuje každú z prekážok samostatným poľom. Charakter a veľkosť prekážky viedla k použitiu aktuálneho typu prefabrikátov z dodatočne predpätého betónu – VLOŠŠÁK v dĺžke cca 14,4 m.

Technické prevedenie a vybavenie mosta neodpovedá v súčasnosti platným požiadavkám na jeho prevádzkyschopnosť a zároveň ani požiadavkám na bezpečnosť cestnej premávky. Realizáciou rekonštrukcie dôjde k zlepšeniu stavebno-technického stavu mosta a z hľadiska ekonomickej efektívnosti je predpoklad rýchlej návratnosti doteraz vynakladaných finančných prostriedkov v rámci bežnej údržby. Bez realizácie prác by došlo k rozšíreniu porúch na dôležité konštrukčné časti mostného objektu, a tým k zhoršeniu jeho stavebno-technického stavu, k zníženiu zaťažiteľnosti mosta a z toho vyplývajúceho obmedzenia pre vnútornú aj tranzitnú automobilovú dopravu.

V súčasnosti je čiastočne spodná stavba rekonštruovaná. Medziľahlé podpory sú opravené zosilnením úložných prahov, zosilnením stojok a doplnením hĺbkového zakladania. Krajné opory sú zrealizované s prechodovými doskami s prechodovou oblasťou na pravej strane v rámci I.etapy.

Nosná konštrukcia na pravej strane v rámci I. etapy je obnažená po jestvujúce nosníky s doplnením spriahajúcich trňov a vystuženia spriahajúcej dosky. Krajné nosníky sú vymenené za nové prefabrikáty v počte $2+1+1+1=5$ ks.

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

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 POPIS NAVRHOVANÉHO TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na realizáciu stavby, spracovaná firmou ISPO spol. s r.o. v júli 2021.

Prekážkou prevádzanej komunikácie je Sklabinský potok, koľaj vlečky z Vrútok do Martina a dve poľné cesty.

Cesta I/18 je riešená v kategórii C 11,5/80. Šírkové usporiadanie predstavuje na úseku pred mostným objektom jestvujúce šírkové usporiadanie dvojpruhovej komunikácie s rozšírením o vyrad'ovací a zarad'ovací pruh na štvorpruhovú komunikáciu. Šírka jazdného pruhu je 3,50m, vodiaci prúžok má šírku 0,25m.

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

V mieste stavby sa nachádzajú vzdušné VN 22kV vedenie, STL plynovod DN 110, DN 160 a podzemné diaľkové káble.

Zoznam objektov:

101-00 Úprava komunikácií

201-00 Most ev. č. 000018-293

Objekt 101-00 Úprava komunikácií

Objekt 101-00 rieši prilahlé úseky cesty I/18 pred a za mostným objektom ev.č.18-293, ktorý sa rekonštruje. Dĺžka úpravy pred mostom ev.č.18-293 je cca 60,00m a za mostným objektom je v dĺžke 60,00m. Celková dĺžka úpravy na ceste I/18 vrátane mostného objektu je 180,00m.

Dĺžka trasy: 180 m

Smerové oblúky: $R=1100\text{ m}$

Výškové oblúky: $R_{min}=3000\text{m}$, $R_{max}=8000\text{m}$

Pozdĺžny sklon: $s_{min}=0,25\%$, $s_{max}=2,83\%$.

Priečny sklon cesty je jednostranný od 2,0% po 2,5%.

Odvedenie zrážkovej vody z vozovky bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie na okraj vozovky a následne cez krajinu do okolitého terénu.

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

Konštrukcia č.1 – vozovka pred a za mostom na dĺžke cca 10m

- asfaltový betón	SMA 11 O; I	40 mm	STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS;PMB 0,50 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	70 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS;PMB 0,50 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; PMB; I;	100 mm	STN EN13108-1
- infiltračný postrek	PI; PMB 0,7 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- kamenivo spevnené cementom CBGM C _{8/10}		min.200 mm	STN 73 6124-1
- štrkodrvina	ŠD 0/63	200 mm	STN 73 6124-1
- Zhutnený násyp na min.Edef2=90 MPa			
- spolu		610 mm	

Konštrukcia č.2 – nadvýšenie nivelety cesty 0-70mm

Asfaltový koberec mastixový.....	SMA 11 O;I	40 mm	STN EN 13108-5
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I	70 mm	STN EN 13108-1

Spojovací postrek PS ; PMB 0,50 kg/m² STN 73 6129:2009

Spolu : 110 mm

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef2=90MPa. V miestach s neúnosným podložím je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti na danom úseku.

Po odfrézovaní krytu vozovky musia byť prípadné všetky lokálne poruchy - trhliny prerezané na šírku 10-30mm podľa šírky trhliny a hĺbku 25-35mm, riadne vyčistené a opatrené penetračným adhéznym náterom a zaliate pružnou asfaltovou zálievkovou hmotou s miernym preliatím. V prípade, že šírka pôvodnej trhliny na vyfrézovanom povrchu je menšia ako 5mm, trhlina sa neprereže, ale iba opatrí prúžkom zálievkovej hmoty v šírke cca 40mm.

V mieste napojenia na začiatku a konci úpravy dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na jestvujúcu cestu.

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

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičných profiloch, je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej zálievky.

Preplátavanie pozdĺžneho a priečného spoja realizovať 200mm.

Objekt 201-00 Most ev. č. 000018-293

Základné údaje o moste podľa STN 73 6200: 1975

- a.) Podľa druhu prevádzanej komunikácie, most :
 - na pozemnej komunikácii
- b.) Podľa pridruženia iných alebo k iným prevádzkovým zariadeniam, most :
 - -
- c.) Podľa prekračovanej prírodnej alebo umelej prekážky, popr. umelej stavby :
 - most cez železničnú vlečku a potok
- d.) Podľa počtu mostných otvorov alebo polí :
 - most so štyrmi otvormi
- e.) Podľa počtu mostkových podlaží umiestnených nad sebou, potom most :
 - jednopodlažný
- f.) Podľa výškovej polohy alebo postradatelnosti mostovky (čl.138), most :
 - s hornou mostovkou
- g.) Podľa meniteľnosti základnej polohy hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - nepohyblivý
- h.) Podľa plánovanej doby trvania, most :
 - trvalý
- i.) Podľa priebehu trasy na moste :
 - v smerovom oblúku
- j.) Podľa situačného usporiadania, most :
 - šikmý
- k.) Podľa projektovanej zaťažiteľnosti, most :
 - s normovou zaťažiteľnosťou,

l.) Podľa hmotnostnej podstaty hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- masívny

m.) Podľa členitosti hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :

- plnostenný

n.) Podľa predvolenej charakteristiky alebo statickej funkcie mostnej konštrukcie, most :

- trémový s vopred predpätých nosníkov

o.) Podľa konštrukcie usporiadania priečného rezu, most :

- otvorene usporiadaný

p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :

- s neobmedzenou voľnou výškou

	Navrhovaný stav	Jestvujúci stav
Dĺžka premostenia (čl.60)	55,673 m	55,673 m
Šikmosť mosta (čl.65)	60,0°	60,0°
Šírka vozovky medzi obrubníkmi	16,50 m	16,336 m
Šírka chodníka	-	-
Šírka mosta medzi zábradliami (čl.71)	16,50 m	17,430 m
Výška mosta (čl.74)	7,50 m	7,50 m
Stavebná výška (čl.75)	0,97 m	1,17 m
Plocha mosta	55,673x18,10=1007,68 m ²	55,673x17,836=992,984 m ²
Zaťaženie mosta	LM1, LM2, LM3, LM4 V zmysle STN EN 1991-2	Podľa stat.prepočtu z 2007 Vn=28t, Vv=52t, Ve=345t

Územné podmienky

Most je na rozhraní zastavaného územia a mimo zastavaného územia mesta Martin. Charakter územia je rovinatý. Navrhovaný mostný objekt svojím návrhom korešponduje s potrebami a požiadavkami.

Rozsah návrhu

- odstránenie mostného zvršku a spádového betónu
- výmena nosníkov za nové vopred predpätých nosníkov so spriahajúcou doskou s bezdilatačnými stykmi nad podperami s koncovými priečnikmi
- hrúbka spriahajúcej dosky bude upresnená po výškovom zameraní pred začatím stavebných prác a výškovom zameraní po odbúraní vozovkových vrstiev po hornú úroveň NK
- realizácia opravy úložných prahov na krajných oporách dobetónovaním, realizácia záverných múrikov a prechodových dosiek so štrkopieskovým protimrazovým klinom a priečnou drenážou
- zriadenie novej hydroizolácie mostného zvršku a odvodňovacieho systému mosta
- vybudovanie nového mostného zvršku
- zvýšiť kvalitu a pravidelnosť údržby tak, aby sa most ako celok a jeho jednotlivé časti nedostali do nevyhovujúceho stavu

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Charakteristika objektu

Navrhovaný mostný objekt je trojpoľový o rozpätí 15,0+24,5+15,0m. Na moste je navrhovaná dvojpruhová cestná komunikácia so šírkami jazdných pruhov 3,50m a cyklistickými pruhmi šírky 1,25m po oboch stranách komunikácie. Most bude vybavený aj chodníkom pre peších na oboch stranách šírky 1,50m.

Chodník bude od komunikácie oddelený zvýšenou obrubou a mostným zvodidlom. Celková navrhovaná šírka mosta je 18,0m.

Nosná konštrukcia

Po odstránení mostného zvršku a spádového betónu sa pristúpi k výmene nosníkov. Nosníky budú odstránené a nahradené novými nosníkmi vopred predpätými dĺžky 14,50 m a 14,10 m, výšky 0,75 m. Nové nosníky budú uložené na vrstvu lepenky na medziľahlých podperách a na elastomerné ložiská na krajných oporách po očistení úložnej škáry. Škára medzi nosníkmi nad medziľahlými podperami je navrhnutá 40 mm. Nové nosníky budú prepojené monolitickými priečnikmi nad oporami a podperami a spriahajúcou doskou. V miestach nad podperami sa zrealizujú bezdilatačné styky, s použitím separačných vložiek medzi nosníkmi a spriahajúcou doskou. Nad škarami sa uloží separačná vodorovná vložka šírky 750 mm z pružného materiálu umožňujúca stlačenie 8 mm. Na krajných oporách sa vybetónuje nový koncový priečnik po celej šírke nosnej konštrukcie.

Spolupôsobenie nosníkov a spriahajúcej dosky bude zabezpečené podľa typu použitých nosníkov a technologického predpisu.

Po uložení betonárskej výstuže sa súčasne osadia aj spodné taniere odvodňovačov a odvodňovače pre podpovrchové odvodnenie.

Výškové osadenie bude upresnené podľa skutočnej hrúbky dosky vyplývajúcej z výškového zamerania.

Zameranie je nutné realizovať pred začatím stavebných prác a po odstránení mostného zvršku po hornú úroveň nosníkov NK.

Geometria spriahajúcej dosky vychádza z jej minimálnej hrúbky 150mm a premenlivého priečneho sklonu. Predpokladaná hrúbka spriahajúcej dosky je 150 do 250mm.

Realizácia spriahajúcej dosky sa bude prebiehať v dvoch etapách.

Na spriahajúcu dosku bude použitý betón C30/37-XC4, XD1, XF2(SK) - Cl 0,4- Dmax16, betonárska vý-stuž bude z ocele B500B.

Spriahajúcu dosku je nutné betónovať po častiach – v dvoch etapách, aby sa minimalizoval vplyv zmrašťovania.

Spodná stavba

Opory

Rozsah opravy na krajných oporách je definovaný podľa stavu úložného prahu krajnej opory.

Oprava opôr v sebe zahŕňa dobetónávku úložného prahu so zavesenými krídlami dĺžky 2,0 m a realizáciu záverného múrika s prechodovou doskou dĺžky 4,0 m. Priestor pod prefabrikovaným úložným prahom bude uzatvorený dobetónávkou.

Po odstránení vrstiev vozovky a spádového betónu po hornú úroveň nosníkov nosnej konštrukcie sa odkope priestor za úložným prahom na úroveň 1,0 m pod spodnú úroveň prefabrikovaného úložného prahu. Podklad pod podkladný betón hrúbky 200 mm musí byť zhutnený na min. $E_{def2} = 90$ MPa. Podkladný betón sa zrealizuje z betónu C16/20 pod úložný prah a krídla. Úložný prah z betónu C30/37 bude dobetónovaný na celú šírku pod prefabrikátom na výšku 0,8 m s pracovnou škárou na výške 1,4 m. Pod koncovým priečnikom bude uložená pružná vložka hrúbky 50 mm. Priestor v prefabrikovanom úložnom prahu bude vyplnený betónom C30/37 cez pracovné otvory zrealizované z hornej úrovne po odstránení pôvodných nosníkov nosnej konštrukcie. V mieste uloženia elastomerového ložiska bude zrealizovaná kapsa do prefabrikátu per uloženie ložiska do vrstvy plastmalty. Geometria kapsy bude upresnená po určení typu ložiska. Ložisko bude uložené 20 mm pod úrovňou úložného prahu. Záverný múrik šírky 600 mm bude dobetónovaný po betonáži spriahajúcej dosky. Do úložného prahu a záverného múrika sú kotvené zavesené krídla dĺžky 2,0 m. Na záverný múrik je kĺbovo napojená prechodová doska dĺžky 4,0 m. Prechodová doska je uložená na podkladný betón hrúbky 150 mm. Pod prechodovou doskou sa zriadi štrkopieskový protimrazový klin s priečnou drenážou vyústenou cez krídlo.

Priestor pred úložným prahom s chýbajúcim opevnením svahu z kamennej dlažby bude po dobetonávke a realizácii náterov proti vlhkosti dosypaný so zhutnením a doplnený kamennou dlažbou ukladanou do betónu C25/30.

Betónové plochy, ktoré budú trvale pod úrovňou terénu budú natreté penetračným a 2 x asfaltovým náterom.

Spodná stavba bude po oprave opatrená zjednocujúcim náterom.

Konce úložných prahov budú opatrené ochranným náterom na epoxidovej báze.

Medzil'ahlé podpery

Medzil'ahlé podpery v rámci predchádzajúcej stavby boli opravené a doplnené o hĺbkové zakladanie.

Na zosilnených úložných prahoch po odstránení nosníkov NK očistený a upravený na uloženie 3x lepenkovej vrstvy a zrealizovaním stabilizačných trťov do úložného prahu.

Po uložení nosníkov bude na okrajoch úložných prahov zrealizovaný spádový betón od okraja po krajný nosník C30/37 s vystužením sieťou a ukotvením do úložného prahu. Okolo nosníka bude škára vyplnená trvale pružnou zálievkou s pretesnením.

Konce úložných prahov budú opatrené ochranným náterom na epoxidovej báze.

Spodná stavba bude po oprave opatrená zjednocujúcim náterom.

Mostné vybavenie

Konštrukcia vozovky na moste

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

• Asfaltový betón	SMA 11 I; PMB 45/80-75;	hr. 40mm
• Spojovací postrek	PS	0,30kg/m ²
• Asfaltový betón	AC11 O; 45/80-75;I	hr. 45mm
• Spojovací postrek	PS	0,30kg/m ²
• Certifikovaný hydroizolačný systém z NAIP		hr. 5mm
• Zapečat'ujúca vrstva		
• Mostovková doska (úprava obrokováním)		
• Spolu		90mm

Hydroizolácia na moste je navrhovaná z asfaltových natavovacích pásov hrúbky 5 mm kladených na mostovkovú dosku opatrenú zapečat'ujúcou vrstvou. Ochrana izolácie je navrhnutá z asfaltového betónu AC11 v hrúbke 45 mm.

Pozdĺž obrubníkov bude v obrúsenej vrstve vozovky vytvorená škára šírky 20 mm, ktorá sa zaleje trvale pružnou tesniacou zálievkou s pretesnením.

Ochrana izolácie pod odraznými pruhmi je navrhnutá uložením ďalšej vrstvy izolácie.

Rímasy

Na ľavej a pravej strane nosnej konštrukcie je navrhnutý monolitický odrazný pruh šírky 0,8 m, v priečnom sklone 4,0%. Do rímasy je kotvené zábradľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2.

Kotvenie rímasy je zabezpečené oceľovými kotevnými prípravkami kotvenými do spriahajúcej dosky.

Pre monolitickú časť je použitý betón C35/45-CX4, XD3, XF4(SK)-Cl 0,4-Dmax16, betonárska výstuž je z ocele B500B.

Kotvenie rímasy je zabezpečené oceľovými kotevnými prípravkami kotvenými do spriahajúcej dosky.

Pre monolitickú časť je použitý betón C35/45-CX4, XD3, XF4(SK)-Cl 0,4-Dmax16, betonárska výstuž je z ocele B500B.

Odvedenie mosta

Odvedenie zrážkových vôd z nosnej konštrukcie zabezpečí sústava mostných odvodňovačov umiestnených v úžľabí spriahajúcej dosky. Tieto budú zvedené, podobne ako je to v súčasnosti, na terén pod nosnou konštrukciou. Na odvedenie vody z izolácie nosnej konštrukcie bude realizované zariadením pozdĺžneho

a priečného drenážneho kanálika š.=100 mm z plastbetónu, napojené na povrchové a podpovrchové odvodňovače.

Za ľavým krídlom opory č.5 sa zrealizuje opevnenie z kamennej dlažby ukladanej do betónu v dĺžke 2,0m, na ktorú bude napojený sklz z betónových tvaroviek ukončený vývariskom.

Mostné závery nad krajnými oporami budú odvodnené do kotlíka pod rímsou a zvodom DN125 na opevnenie pod most.

Ložiská

Na krajných oporách budú uložené do kapsy na vrstvu plastbetónu hr.10 mm elastomerové ložiská rozmeru 200/250/35 mm s uložením 20 mm pod hornú hranu úložného prahu. Na medziľahlých podperách budú nosníky uložené na vrstve 3xlepenky.

Mostné závery

Nad oporami sú navrhnuté mechanické mostné závery umožňujúce dilatačný posun ± 30 mm. Ich úlohou je absorpcia posunov vyplývajúcich so stlačenia dorazových ložísk a z natočenia prierezu od zvislej deformácie krajného poľa nosnej konštrukcie.

Mostné závery sú spádované na ľavú stranu cez rímasy s odvodnením do kotlíka a zvodom DN125 na opevnenie pod mostom.

Bezpečnostné zariadenia

Na odraznom pruhu je navrhnuté zábradľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2.

Na moste bude použité schválené bezpečnostné zábradľové zvodidlo pre úroveň zachytenia H2, na ktoré MDVRR SR vydalo odporúčanie „Technické podmienky výrobcu“ (TPV) na používanie týchto zvodidiel.

Návrh sledovania deformácií

Počas opravy a prevádzky mosta je nutné sledovať jeho deformácie. Na tento účel budú na nosnej konštrukcii a podperách navrhnuté pozorované body.

Podmieňujúce predpoklady, súvisiace (dotknuté objekty stavby)

Pred realizáciu mosta je nutné vytýčiť všetky podzemné siete:

Realizácia stavby bude prebiehať v dvoch etapách po polovici mosta.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia mosta ev.č. 18-293 cez Sklabinský potok, koľaj vlečky a dve poľné cesty a nadväzujúcich úsekov cesty I/18 bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Navrhovaná rekonštrukcia si vyžaduje dočasný záber pozemkov. Pozemky potrebné na dočasný záber sú v katastri nehnuteľností vedené ako zastavané plochy a nádvorja, ostatná plocha, trvalý trávny porast a vodná plocha. Obchádzkovú trasu nebude potrebné zriaďovať, doprava bude vedená po existujúcom mostnom objekte, usmernená dočasným dopravným značením. K novému trvalému záberu lesných pozemkov a poľnohospodárskej pôdy nedôjde.

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

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

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

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

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

Pri prestavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

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

Stavba nepredpokladá potrebu ďalších energetických zdrojov a surovín.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Počas rekonštrukcie mostného objektu bude doprava vedená po existujúcom moste usmernená dočasným dopravným značením.

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Stavba počas prevádzky nebude vyžadovať žiadne nové pracovné sily.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

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

Prestavba mosta neprinesie do daného územia nový zdroj znečisťovania ovzdušia.

2.4.2 Odpadové vody

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

Počas prevádzky nebudú vznikať žiadne nové odpadové vody. Odvedenie zrážkovej vody z vozovky bude tak ako doteraz zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie na okraj vozovky a ďalej do okolitého terénu.

2.4.3 Odpady

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

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

Prevádzkovateľ je povinný s odpadom vzniknutým pri prevádzke naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch

v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

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

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

Č. skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov druhu odpadu: Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	Kategória:
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedené v 17 05 05	O

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

O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad

Vybúrané betónové odpady budú predrvené a späť použité do podsypových vrstiev. Nevhodná výkopová zemina bude uskladnená na skládke. Oceľový materiál bude uložený na skládke správcu, alebo odovzdaný do zberných surovín. Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade so zákonom č.79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2015 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2015 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

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

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

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

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

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

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

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

Frézovaný materiál, zvodidlá, zábradlia a iný využiteľný materiál sa uskladní v priestoroch správcu SaÚ ŽSK v Martine.

Odpady, ktoré nie je možné inak využiť, je nutné skladkovať na riadenej skládke odpadov Martin - Kalnô vzdialenej cca 7,0 km.

Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiadava orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle zákona č.79/2015

Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

2.4.4 Hluk

Počas prestavby

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

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

Počas prevádzky

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

2.4.5 Vibrácie

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

Obdobie prestavby

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

Obdobie prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje vibrácií.

2.4.6 Žiarenie

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

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

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

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

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

Riziká havárií: Riziká počas prestavby ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je

tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto rizika ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

- Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa §39a zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebného zákona) – pokiaľ *príslušný stavebný úrad, mesto Martin v súlade s §39a, ods. 3 stavebného zákona* neupustí od vydania rozhodnutia o umiestnení stavby
- Stavebné povolenie podľa §16 ods. 1 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (*stavebné povolenie most, úpravy cesty I/18*), ktoré vydáva špecializovaný stavebný úrad – *Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií*.
- Podkladom pre vydanie vyššie uvedeného stavebného povolenia budú stanoviská príslušných orgánov štátnej správy, vrátane vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie k predkladanému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti.

Dotknutá obec:	Martin
Dotknutý samosprávny kraj:	Žilinský samosprávny kraj
Dotknutý orgán:	Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Martine
Povoľujúci orgán:	Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Rezortný orgán:	Ministerstvo dopravy a výstavby SR

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

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

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

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 je lokalita záujmového územia stavby zaradená do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Karpaty, provincia Západné Karpaty, subprovincia Vnútorne Západné Karpaty, oblasť Fatransko-tatranská oblasť, celok Turčianska kotlina, podcelok Turčianske nivy.

Turčianska kotlina je kotlina na strednom Slovensku vymedzujúca región Turiec, ktorá zároveň zaberá plochu okresov Turčianske Teplice a Martin. Je to malé pretiahnuté územie zovreté z východnej strany pohorím Veľká Fatra, zo západu pohorím Malá Fatra, z juhu pohorím Žiar (s nadväzujúcou Hornonitrianskou kotlinou) a Kremnickými vrchmi. Na severe sa za pohorím Krivánskej Malej Fatry nachádzajú Oravské Beskydy. Vďaka obkoleseniu pohoriami i svojim prírodným krásam dostal Turiec pred rokmi označenie „Turčianska záhrada“. Má predĺžený severo-južný tvar so šírkou približne 10 km a dĺžkou 30 km. Na území kotliny sa v dávnych dobách nachádzalo jazero, resp. more, o čom svedčia tunajšie bohaté vápencové ložiská s pomerne vysokým výskytom fosílií. Centrálnym vodným tokom, ktorý preteká naprieč celou kotlinou je rieka Turiec, ktorá sa vo Vrútkach vlieva do Váhu pretekajúceho jej severným okrajom a deliaceho Malú Fatru na dve časti.

Geologická stavba

Predmetné územie je tvorené horninami neogénu. Charakteristické sú sivé a pestré vápnité íly, piesky, štrky až zlepenice, sloje lignitu, sladkovodné vápence, ryolitové a andezitové tufy (sečovské a martinské súvrstvie, sekulské vrstvy)

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

Ložiská nerastných surovín

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

Hydrogeologické pomery

Územie tvorí štrk a piesčité štrk poriečnej nivy, prekrytý povodňovými hlinami; priepustnosť pórová, hladina podzemnej vody väčšinou voľná, podzemná voda je obvykle v hydraulikkej spojitosti s povrchovým tokom; tvoria hydraulický celok s neogénnymi drobnými štrkami v podloží.

Územie mesta Martin patrí do hydrogeologického rajónu Q-P 033 – Paleogén, neogén a kvartér Turčianskej kotliny.

Klimatické pomery

Sledované územie sa nachádza v teplom, mierne vlhkom okrsku s chladnou zimou, s teplotou v januári do -3°C . Počet dní so snehovou pokrývkou je 60-80. Počet letných dní nad 50°C . Priemerná ročná teplota 7°C – 8°C .

Voda

Záujmové územie odvodňuje Sklabinský potok, ktorý je pravostranným prítokom rieky Turiec. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie mosta v medzinárodnom ponímaní do povodia Dunaja.

Realizovaná činnosť nezasahuje žiadnym spôsobom do Sklabinského potoka.

Podzemné vody

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do rajónu: Q-P 033 – Paleogén, neogén a kvartér Turčianskej kotliny.

Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd kvartérnych sedimentov na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvaru medzizrnových podzemných vôd kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váh s označením SK1000500P.

Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd predkvartérnych hornín na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvaru medzizrnových podzemných vôd Turčianskej kotliny oblasti povodia Váh s označením SK2002100P.

Hladina podzemnej vody v danej oblasti je väčšinou voľná.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú využívané minerálne pramene.

Pôda

K novým trvalým záberom poľnohospodárskej pôdy nedôjde. Obchádzkovú trasu nebude potrebné zriaďovať. Dočasné zábery budú na druhu pozemku, ktorý je v katastri nehnuteľnosti vedený ako zastavaná plocha a nádvorie, ostatná plocha, trvalý trávny porast a vodná plocha.

Trvalý trávny porast je vedený na parcele 2933/1, na ktorej je v súčasnosti postavený most 18-293 a poľná cesta. Vodná plocha je evidovaná na parcele 3397/3, na ktorej sa nachádza Sklabinský potok, no súčasne aj most 18-293. K novým záberom na vodných plochách nedôjde.

Ovzdušie

Z údajov SHMÚ pri hodnotení kvality ovzdušia v SR pre rok 2019 vyplýva:

Oxid siričitý – v roku 2019 nebola v žiadnej aglomerácii a zóne prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 360/ 2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2019 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

Kritická hodnota na ochranu vegetácie je $20 \mu\text{g.m}^{-3}$ za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2019 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné obdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie (DMH) na ochranu vegetácie.

Môžeme konštatovať, že klesajúci trend emisií veľkých a stredných zdrojov znečisťovania atmosféry sa priaznivo prejavuje aj na kvalite ovzdušia.

Oxid dusičitý – v roku 2019 nebola prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo prekročené na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2019 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

Kritická úroveň na ochranu vegetácie ($30 \mu\text{g.m}^{-3}$ za kalendárny rok vyjadrená ako NOX) nebola v roku 2019 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.

PM10 – v roku 2019 sa vyskytli prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24-hodinové koncentrácie na 3 staniciach, najviac na stanici Jelšava 61 krát a Veľká Ida 45 krát. Priemerná ročná hodnota nebola prekročená na žiadnej monitorovacej stanici. Monitorovanie PM10 dostatočne pokrýva územie Slovenska.

PM2,5 – V rokoch 2018 a 2019 sme už nezaznamenali prekročenie limitnej hodnoty priemernej ročnej koncentrácie na žiadnej meracej stanici. Priemerná ročná koncentrácia poklesla v roku 2019 v porovnaní s rokom 2018 na všetkých meracích staniciach. Celoplošný pokles priemernej ročnej koncentrácie PM2,5 na Slovensku v roku 2019 predstavoval až 12,4 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom.

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

Oxid uhoľnatý – v roku 2019 neprišlo na meracích staniciach k prekročeniu limitnej hodnoty na ochranu zdravia ľudí ($10\,000 \mu\text{g.m}^{-3}$), ani dolnej medze na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia ($5\,000 \mu\text{g.m}^{-3}$). Pokiaľ ide o kvalitu ovzdušia na Slovensku, táto znečisťujúca látka sa javí už niekoľko rokov ako neproblematická. V roku 2019 došlo k výraznému medziročnému zníženiu emisií oxidu uhoľnatého zo stacionárnych zdrojov (až okolo 28 %) a tým sa zmenil aj ich podiel na celkom znečisťovaní ovzdušia touto znečisťujúcou látkou.

Benzén – Dolná medza na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia ($2 \mu\text{g.m}^{-3}$) pre benzén bola v roku 2019 prekročená na monitorovacej stanici v Krompachoch, horná medza na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia ($3,5 \mu\text{g.m}^{-3}$) nebola prekročená.

Biota

Základná charakteristika vegetácie

Súčasný druhový a priestorový zloženie vegetácie je výrazne pozmenené. Je výsledkom pôsobenia antropogénnych činiteľov. Predmetný most sa nachádza na rozhraní intravilánu a extravilánu mesta Martin.

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia Slovenska patrí posudzované územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpatum occidentale), obvodu flóry vnútrokarpatských kotlín (Intracarpaticum), okresu Turčianska kotlina.

Reálna mimolesná vegetácia

Súčasný stav vegetačného krytu posudzovaného územia je takmer úplne zmenený a antropogénne ovplyvnený. Predmetný most sa nachádza na rozhraní intravilánu a extravilánu mesta Martin, nad železničnou vlečkou, Sklabinským potokom a dvoma poľnými cestami. V území priamo dotknutom navrhovanou zmenou (prestavbou mosta) sa nachádza nálet drevín, prevažne krovitého vzrastu.

Fauna

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

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Riešené územie priamo nezasahuje do **chránených území a ich ochranných pásiem** definovaných podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Rovnako nezasahuje ani do území NATURA 2000. V území platí prvý stupeň ochrany podľa zákona 543/2002 Z.z. Najbližšie k posudzovanej činnosti sa nachádza severným smerom asi 2,5 km vzdialené Ochranné pásmo Národného parku Malá Fatra.

V záujmovom území neboli mapované **biotopy európskeho a národného významu** (§ 2, odstavec 2; zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody), ktorých zoznam je uvedený v prílohe č. 1, Vyhlášky MŽP SR č. 170/2021 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z.. V záujmovom území rekonštruovaného mosta ani jeho bezprostrednej blízkosti sa nenachádza ani žiadna genofondovo významná plocha, v zmysle ustanovení zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek, prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára podmienky pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory, interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu. Sklabinský potok predstavuje lokálny hydrický biokoridor.

Obyvateľstvo

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

Základné údaje:

Mesto Martin:

- rozloha: 67,74 km²
- nadmorská výška (stred mesta): 400 metrov nad morom
- prvá písomná zmienka: rok 1264
- počet obyvateľov: 52 763 (2020)

Kultúrne pamiatky

Podľa registra nehnuteľných NKP, Pamiatkového úradu SR (<https://www.pamiatky.sk>) sa v katastrálnom území Priekopa nachádza 7 pamiatkových objektov:

- Miesto pamätné, číslo ÚZPF 3221/1, umiestnenie: sedlo Okopy, Lúčanská Malá Fatra, parcela KNC č. 3341/1, 3341/2, 3342, druhové určenie pamiatkovej ochrany: história – areál vojenských zbraní, doba vzniku 70.r. 20. storočia
- Cintorín pamätný vojenský, číslo ÚZPF 679/2, umiestnenie: Cesta E 50 Žilina-Poprad, parcela KNC č. 3081, druhové určenie pamiatkovej ochrany: história – vojenský cintorín, doba vzniku 1951-1953
- Hradisko, číslo ÚZPF 2200/1, umiestnenie: smer košúty, kóta 406, parcela KNC č. 2909, druhové určenie pamiatkovej ochrany: archeológia – Hradisko Attilov hrob, doba vzniku halštát
- Hradisko, číslo ÚZPF 2199/1, umiestnenie: v predhorí Malej Fatry, parcela KNC č. 3352/1, 3126/1, druhové určenie pamiatkovej ochrany: archeológia – Hradište, Hrádok, doba vzniku doba bronzová neskorá
- Cintorín pamätný vojenský, číslo ÚZPF 679/1, umiestnenie: Cesta E 50 Žilina-Poprad, parcela KNC č. 3081, druhové určenie pamiatkovej ochrany: história – vojenský cintorín, doba vzniku 1945-48
- Cintorín pamätný vojenský, číslo ÚZPF 679/3, umiestnenie: Cesta E 50 Žilina-Poprad, parcela KNC č. 3081, druhové určenie pamiatkovej ochrany: história – vojenský cintorín, doba vzniku 1954
- Kostol, číslo ÚZPF 617/1, umiestnenie: Priekopská ulica 2005, parcela KNC č. 1, druhové určenie pamiatkovej ochrany: architektúra – katolícky kostol, „kaplnka“, doba vzniku 1772

Environmentálna regionalizácia

Podľa členenia environmentálnej regionalizácie je dotknutý Hornopovažský región charakterizovaný environmentálnou kvalitou ako región s mierne narušeným prostredím.

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

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vplyvy počas prestavby

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

- *Zemné práce pri zakladaní mosta:* Zakladanie mosta ostáva nemenné, rekonštrukčné práce budú realizované len na nadzemných častiach mosta, preto nedôjde k negatívnemu ovplyvneniu horninového prostredia.
- *Rekonštrukcia vozovky I/18:* Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Obchádzková trasa:* vedená po existujúcej cestnej sieti, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.

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

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

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

Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/18 neprechádza priamo cez žiadne ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská surovín.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

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

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

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

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

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

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Počas prestavby

Stavba je v priamom kontakte so Sklabinským potokom, no navrhovaná zmena žiadnym spôsobom nezasahuje do koryta potoka. Potenciálne riziko ohrozenia povrchových vôd pri rekonštrukčných prácach existuje, ale pri striktnom dodržaní technologických postupov rekonštrukcie s ohľadom na dodržiavanie podmienok ochrany vôd, zvolenej technológie a postupov prác je minimálne.

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

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

5. VPLYVY NA PÔDU

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

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

Dočasný záber bude na plochách vedených v katastri nehnuteľnosti ako zastavaná plocha a nádvorie, ostatná plocha, trvalý trávny porast a vodná plocha.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

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

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k výrubu krovitých porastov pri opevňovaní mostných kužeľov mosta ev.č. 18/293. Krovité porasty budú odstránené v rozsahu do 100 metrov štvorcových. K výrubu stromov nedôjde.

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

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

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

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

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

ochranné pásma definované podľa zákona 543/2002, ani územia sústavy NATURA 2000. Neočakávame negatívne vplyvy činnosti na chránené územia nachádzajúce sa v širšom okolí stavby. Bez vplyvu.

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Rekonštrukcia mosta neuvažuje s priamym zásahom do brehov a koryta hydrického lokálneho biokoridoru Sklabinský potok. K negatívnemu ovplyvneniu môže dôjsť pri rekonštrukčných prácach na moste, ale pri striktnom dodržaní technologických postupov rekonštrukcie s ohľadom na dodržiavanie podmienok ochrany vôd, zvolenej technológie a postupov prác je minimálne Bez vplyvu.

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

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

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

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

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

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

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

14. INÉ VPLYVY

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

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

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

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

Zložka ŽP	Charakteristika vplyvu	Významnosť vplyvu
Horninové prostredie a reliéf	potenciálne riziko znečistenia a ohrozenia kvality horninového prostredia	Iba riziko havárie – rozsah sa nedá predpokladať
Klimatické pomery	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Ovzdušie	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Vodné pomery	riziko kontaminácie podzemných vôd v prípade havárie väčšieho rozsahu	Iba riziko havárie – rozsah sa nedá predpokladať
Pôda	bez trvalého záberu, dočasný záber vrátený do pôvodného stavu	-1
Fauna, flóra a ich biotopy	výrub krovitých porastov na mostnom kuželi	-1
Krajina-štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz	bez vplyvu	0
Chránené územia a ich ochranné pásma	bez vplyvu	0
Územný systém ekologickej stability	bez vplyvu	0
Urbánny komplex a využívanie zeme	bez vplyvu	0
Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	bez vplyvu	0
Iné vplyvy	nevyskytujú sa	
Zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	bez vplyvu	0

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

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

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest Bratislava**

Identifikačné číslo: 00 33 28

Sídlo: Miletičova 19, 826 19 Bratislava

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/18 Martin – Priekopa, most 293

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Žilinský
Okres:	Martin
Katastrálne územie:	Priekopa
Druh stavby:	rekonštrukcia
Most ev. č.:	18-293
Kategória cesty:	C 11,5/80

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Jedná sa o prestavbu mostného objektu na existujúcich základoch.

Štátna cesta I/18 je cesta medzinárodného významu E50 s vysokou intenzitou dopravy. Mostný objekt ev.č.000018-293 sa nachádza v extraviláne pred odbočením do mesta Martin-sever zo smeru od Ružomberka, v katastrálnom území Martin-Priekopa na ceste I/18 v úseku medzi Sučanmi a Vrútkami v km 482,073.

Mostný objekt ev.č.000018-293 je postavený v roku 1964. Premosťuje bezmenný potok, koľaj vlečky z Vrútok do Martina a dve poľné cesty. Prevádzka na vlečke je v súčasnej dobe minimálna. Dĺžka premostenia je 55,90 m. Jestvujúci štvorpoľový most premostuje každú z prekážok samostatným poľom. Charakter a veľkosť prekážky viedla k použitiu aktuálneho typu prefabrikátov z dodatočne predpätého betónu – VLOŠŠÁK v dĺžke cca 14,4 m.

Technické prevedenie a vybavenie mosta neodpovedá v súčasnosti platným požiadavkám na jeho prevádzkyschopnosť a zároveň ani požiadavkám na bezpečnosť cestnej premávky. Realizáciou rekonštrukcie dôjde k zlepšeniu stavebno-technického stavu mosta a z hľadiska ekonomickej efektívnosti je predpoklad rýchlej návratnosti doteraz vynakladaných finančných prostriedkov v rámci bežnej údržby. Bez realizácie prác by došlo k rozšíreniu porúch na dôležité konštrukčné časti mostného objektu, a tým k zhoršeniu jeho stavebno-technického stavu, k zníženiu zaťažiteľnosti mosta a z toho vyplývajúceho obmedzenia pre vnútornú aj tranzitnú automobilovú dopravu.

V súčasnosti je čiastočne spodná stavba rekonštruovaná. Medziľahlé podpory sú opravené zosilnením úložných prahov, zosilnením stoják a doplnením hĺbkového zakladania. Krajné opory sú zrealizované s prechodovými doskami s prechodovou oblasťou na pravej strane v rámci I.etapy.

Nosná konštrukcia na pravej strane v rámci I. etapy je obnažená po jestvujúce nosníky s doplnením spriahajúcich trňov a vystuženia spriahajúcej dosky. Krajné nosníky sú vymenené za nové prefabrikáty v počte $2+1+1+1=5$ ks.

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

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti počas prevádzky

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

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/18.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami je zlepšenie technického stavu mostného objektu a povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/18. Vplyvy na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

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

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

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

Pri rekonštrukčných prácach dôjde k výrubu krovitých porastov, rastúcich na mostnom kuželi, z dôvodu opevnenia mostných kužeľov.

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

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pociťia pozitíva navrhovanej činnosti užívatelia cesty I/18. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti pôvodnému stavu nezmení, bude nepriamo prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky na moste v rámci cesty I/18 zabezpečí správca komunikácie v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

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

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

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

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

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Cesta I/18 vrátane mosta č. 293 bola realizovaná pred účinnosťou zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Táto činnosť nebola posudzovaná podľa zákona.

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

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

4. FOTODOKUMENTÁCIA

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

júl 2021

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby

Slovenská 86

080 01 Prešov

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Dušan Zamborský

Riešiteľ: Ing. Miroslav Petra

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

PhDr. Ivan Brečka, MBA
riaditeľ IVSC Žilina

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Žilina

M.Rázusa 104/A

010 10 Žilina