

Rekonštrukcia mostov na ceste I/63 v Komárne, most 63-024

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov

na životné prostredie v znení neskorších predpisov



Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest
Miletičova 19, 826 19 Bratislava

Zhotoviteľ:



ENVICONSLT spol. s r.o.,
Obežná 7, 010 08 Žilina

Spolupráca:



Alfa 04, a.s.
Jašíkova 6, 821 03 Bratislava

September 2020

OBSAH

I.	ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	4
1.	NÁZOV	4
2.	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	4
3.	SÍDLO	4
4.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	4
5.	KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	4
II.	NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III.	ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
1.	UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
2.	OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	6
2.1	POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY.....	6
2.2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	6
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	9
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH.....	10
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ	11
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	12
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE.....	12
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ.....	12
6.1	CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA	12
6.2	KRAJINA.....	18
6.3	OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA	18
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH VPLYVOV	23
1	VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO	23
2	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF.....	25
3	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	26
4	VPLYVY NA OVZDUŠIE	26
5	VPLYVY NA VODNÉ POMERY.....	26
5.1	VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY	26
5.2	VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU	27
6	VPLYVY NA PÔDU	27
7	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	27
8	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ.....	29
9	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	29
10	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	29
11	VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME.....	30
12	VPLYVY NA KULTÚRNE PAMIATKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY	30
13	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY	30
14	SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	30
V.	VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	33

1	ÚČEL PROJEKTU.....	33
2	STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA.....	33
3	CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI	33
4	ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	34
5	HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE..	36
6	SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU.....	36
7	SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH.....	36
8	ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA	37
VI.	PRÍLOHY	39
1.	INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA.....	39
2.	MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV	39
3.	DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	39
VII.	DÁTUM SPRACOVANIA	40
VIII.	SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	40
IX.	PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	40

PRÍLOHY

1. Celková situácia stavby M 1:10 000
2. Dokumentácia pre stavebné povolenie (priložená na samostatnom CD)

ZOZNAM SKRATIEK

BPEJ	- bonitované pôdno-ekologické jednotky
DÚR	- dokumentácia pre územné rozhodnutie
DSP	- dokumentácia pre stavebné povolenie
CHA	- chránený areál
CHVÚ	- chránené vtáčie územie
EIA	- posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
KÚ	- koniec úseku
k.ú.	- katastrálne územie
MÚK	- mimoúrovňová križovatka
MDV SR	- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MZ SR	- Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
MŽP SR	- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NDS	- Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NV	- nariadenie vlády
OPaK	- ochrana prírody a krajiny
ORL	- odlučovač ropných látok
PD	- projektová dokumentácia
RBk	- regionálny biokoridor
RC	- rýchlostná cesta
SO	- stavebný objekt
SoH	- správa o hodnotení
SSC	- Slovenská správa ciest
ÚKE SAV	- Ústav krajinnej ekológie Slovenskej akadémie vied
ÚSES	- územný systém ekologickej stability
VÚC	- veľký územný celok
ZÚ	- začiatok úseku

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00003328

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Viliam Žák

Riaditeľ IVSC Bratislava,

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava

tel.: 02/502 55 389

e-mail: sekretariat.ivsc.ba@ssc.sk

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

Ing. Viliam Žák

Riaditeľ IVSC Bratislava,

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava

tel.: 02/502 55 389

e-mail: sekretariat.ivsc.ba@ssc.sk

Miesto na konzultácie: Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rekonštrukcia mostov na ceste I/63 v Komárne, most 63-024

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Nitriansky
Okres: Komárno
Dotknuté obce: Komárno
Katastrálne územia: Komárno
Parcelné čísla: 713

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS PREDPROJEKTOVEJ A PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY STAVBY

Posudzovaný mostný objekt ani nadväzujúca cesta I. trieda nebola v minulosti posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

V dôsledku pôsobenia dopravy, poveternostných vplyvov a dlhodobého odkladu realizácie opravy dochádza k pokračovaniu poškodzovania predmetnej stavby. Podľa výsledkov hlavnej prehliadky mostu jeho stav je označený hodnotami: most ev. č. 63-024 — 4 uspokojivý.

Cieľom stavby je rekonštrukcia mosta č.63-024 podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Mostný objekt č. 63-024 (presný názov: 63-024 Most nad horúcovodom v Komárne) sa nachádza na ceste I. triedy I/63 v intraviláne mesta Komárno. Tento železobetónový doskový trojpoľový most s dĺžkou premostenia 46,7 m bol vybudovaný v roku 1973. Piliere sú v súčasnosti zasypané do cca. 2/3 výšky.

Predmetným úsekom cesty I/63 je súčasne vedená aj cesta I/64, v tomto úseku sa tak zbiehajú dve cestné trasy regionálneho významu s funkciou zberných komunikácií. Tieto cesty tvoria hlavný cestný komunikačný systém mesta a zároveň umožňujú spojenie okresného mesta s krajským mestom Nitrou (cesta I/64), hlavným mestom SR Bratislavou (cesta I/63) a vytvárajú prepojenie do Maďarska na diaľnicu M1 (cca 10 km od mesta Komárno), toho času sa uvádza do prevádzky aj nový cestný most cez Dunaj, od ktorého sa jednoznačne očakáva ďalšie priťaženie tranzitnou dopravou. Pri absencii obchvatu mesta (Zámer 03/2019, HBH Projekt) sú tak komunikácie zaťažované tranzitnou aj cieľovou dopravou.

Z výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v r. 2015 vyplýva, že na moste ev. č. 63-024 bolo evidovaných spolu 14 387 voz./24h, pričom podiel nákladnej dopravy tvoril 14,3% (2064 voz/24h).

Po ceste I/63 a ani po ceste I/64 nevedie žiaden európsky koridor.

Členenie stavby na stavebné objekty

Stavba bola v DSP rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

201-00 Rekonštrukcia mostu ev.č. 63-024 na ceste I/63
301-00 Oplotenie mosta
601-00 Úprava verejného osvetlenia
651-00 Úprava káblov Slovak-Telekom
801-00 Obchádzková trasa chodníka

201-00 Rekonštrukcia mostu ev.č. 63-024 na ceste I/63

Tvar a veľkosť mosta sa po rekonštrukcii nezmení. Nosné prvky objektu sa oproti stavu pred rekonštrukciou nezmenia.

Oprava mosta pozostáva v sanácií spodnej stavby v rozsahu vysprávok a nosnej konštrukcie v rozsahu vysprávok a zosilnenia doplneným predpínacích tyčí a v sanácii mostného zvršku v rozsahu kompletnej výmeny vozovkového súvrstvia, ríms a zábradlí.

Sanačné opatrenia majú za úlohu hlavne doplniť poškodené časti a zabrániť postupujúcej karbonatácii. Nová vozovka musí zabrániť ďalšiemu zatekaniu vody do nosnej konštrukcie.

Spodná stavba sa očistí vodným lúčom od nánosov nečistôt a machov. Odstránia sa popraskané a nesúdržné časti.

Vybúrajú sa prechodové dosky a záverné múriky s časťou úložného prahu pre nutnosť výmeny ložísk v postupnosti uzávierok mosta.

Očistia sa úložné prahy zanesené nečistotami od priesakov a od prepady nečistôt nefunkčnými mostnými závermi.

Opäťovne sa vybudujú záverné múriky a prechodové dosky spolu s prechodovými zásypmi.

Povrchy po vyčistení sa natrú spojovacím mostíkom a vyplnia sanačnou maltou. Následne sa povrch upraví tenkou sanačnou omietkou a natrie zjednocujúcim náterom. Obnažená výstuž sa natrie reaktívnym náterom.

V spodnej časti drieku opory a podpier na styku so zeminou sa odkope ryha hĺbky 250mm. Povrch sa očistí od zeminy. Spodok opory a podpier sa následne napenetruje hydrofóbnym náterom aby sa zabránilo nasiakaniu vody z terénu a ataku vegetácie. Šírka náteru je 200mm pod terén a 800mm na vzdušnú stranu piliera.

Povrch nosnej konštrukcie vykazuje deformity stredného poľa a množstvo priečných trhlín na spodnom povrchu. Z dôvodu netesnenia vozovkovej izolácie je evidentné zatekanie vody no nosnej konštrukcie a vlhkosť betónu na takmer celom podhľade.

Viditeľná časť nosnej konštrukcie sa očistí vodným lúčom. Odstránia sa popraskané a nesúdržné časti.

Po vyčistení sa miesta po opadnutom betóne natrú spojovacím mostíkom a vyplnia sanačnou maltou. Následne sa povrch naimpregnuje inhibítorom korózie a natrie zjednocujúcim náterom. Obnažená výstuž sa natrie reaktívnym náterom.

Na spodný povrch nosnej konštrukcie sa osadia kotevné bloky pre následné osadenie predpínacích tyčí. Kotevné bloky sa prikotvia o nosnú konštrukciu závitovými tyčami prechádzajúcimi naprieč hrúbkou nosnej konštrukcie. Do kotevných blokov sa osadia predpínacie tyče a presne podľa postupu popísaného vo výkrese zosilnenia sa vnesie silový účinok prostredníctvom kotevných blokov do nosnej konštrukcie.

Mostný zvršok sa skladá z viacerých samostatných častí z rôznym stupňom poškodenia resp. z rôznym spôsobom opravy.

Kompletné súvrstvie vozovky sa odstráni v dvoch etapách. V prvej etape výmeny vozovky by sa vybúrala pravá strana obojsmernosti dopravy za zníženej rýchlosti na 30km/h. Odstránilo by sa celé súvrstvie po nosnú konštrukciu. Povrch by sa očistil. Následne by sa položil vyrovnávací betón. Pred položením vyrovnávacieho betónu je potrebné pôvodnú nosnú konštrukciu navlhčiť aby sa zabránilo nasávaniu vody z nového betónu a k následným trhlinám. Po vyzretí vyrovnávacieho betónu sa povrch očistí a položí sa na pečatiacu vrstvu hydroizolácia následne ochrana izolácie a nakoniec obrus.

V druhej etape je postup prác obdobný len s tým rozdielom, že v druhej etape bude doprava iba v jednom jazdnom pruhu organizovaná na striedavo svetelnou signalizáciou na začiatku a konci opravy. Organizácia dopravy je samostatnou časťou projektu.

Monolitické rímasy sa vybúrajú vždy zo stranou, ktorá rieši vozovkovú časť. Po vybudovaní rímasy sa musia osadiť i zábradlia.

Obnova krytu vozovky – celková dĺžka obnovennej komunikácie je 90 m vrátane mosta. V rámci rekonštrukcie mosta bude v nevyhnutnej dĺžke a rozsahu upravený aj povrch vozovky. Smerové a výškové vedenie trasy je navrhnuté s cieľom čo najviac kopírovať jestvujúce vedenie cesty, ale zároveň vylepšiť prepadnutú vozovku v prechodovej oblasti za mostom v smere staničenia. Z tohto dôvodu je pred a za mostom navrhnuté odfrézovanie asfaltových vrstiev s následným očistením až na úroveň spevneného podkladu jestvujúcej vozovky. V úsekoch km 0,030 - 0,035 a 0,115 – 0,120 sa vykoná len frézovanie 2 x 50 mm s následnou obnovou krytu pre plynulé napojenie na jestvujúcu vozovku. V celej dĺžke úpravy, tj. od km 0,030 až do 0,120 sa vybúrajú aj chodníky so zábradlím a položí sa nových asfaltový chodník s novým zábradlím. Obnova krytu vozovky sa dotkne aj 3-och jestvujúcich uličných vpustov, pre ktoré je navrhnutá ich kompletná výmena za nové, pokiaľ revízia na stavbe nepreukáže ich plnú funkčnosť.

Konštrukcia vozovky

Asfaltový koberec mastixový, modif. SMA 11 O; I;PMB 45/80-75;	40 mm	STN EN 13 108-5
Spojovací postrek modifikovaný PS 0,5 kg/m ² ;		STN 73 6129
Asfaltový betón modifikovaný AC 22 L; I; PMB 45/80-65;	60 mm	STN EN 13 108-1
Spojovací postrek PS 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
Asfaltový betón AC 22 P; I; 30/45;	80 mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek PI 1,0 kg/m ² ;		STN 73 6129
Cementom stmelená vrstva CBGM C5/6; CEM III/B 32,5 N	200 mm	STN 73 6124-1
<u>Jestvujúci spevnený, resp. nespevnený podklad</u>		
CELKOM SPOLU	Σ 380 mm	

Konštrukcia vozovky – výmena asfaltových vrstiev v mieste napojenie na jestv. vozovku

Asfaltový koberec mastixový, modif. SMA 11 O; I;PMB 45/80-75;	40 mm	STN EN 13 108-5
Spojovací postrek modifikovaný PS 0,5 kg/m ² ;		STN 73 6129
Asfaltový betón modifikovaný AC 22 L; I; PMB 45/80-65;	60 mm	STN EN 13 108-1
Spojovací postrek PS 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
CELKOM SPOLU	Σ 100 mm	

Jestvujúce asfaltové vrstvy budú odfrézované v rovnaké hrúbke ako navrhnuté nové vrstvy, v mieste napojenia na jestvujúcu vozovku budú jednotlivé vrstvy odstupňované s presahom min. 0,5 m.

301-00 Oplotenie mosta

Hlavný stavebný objekt most ev.č. 63-024 je v súčasnosti neoplotený a tak priestor pod ním je voľne prístupný a priechodzí pre verejnosť. Takýto stav láka jedincov k pobytu pod mostom, má za následok hromadenie odpadov a vytvára nevhodnú lokalitu v blízkosti obytnej zóny. Pre zabránenie voľného pohybu osôb pod konštrukciou mosta bude tento uzavretý oplotením. Oplotenie bude umiestnené na hranici priemetu mosta, pričom z oboch strán bude umiestnená bránička. Navrhnuté stĺpiky sú výšky 2,60 m s profilom Ø 48 mm. Materiál stĺpika je pozinkovaná oceľová rúra. Stĺpiky sú vybavené manžetami. Pletivo oplotenia je výšky 2,0 m a pozostáva zo zváraných plochých plotových panelov. Materiálom výplne je pozinkovaný drôt, ktorý v prípade potreby môže byť prevedený aj s náterom.

601-00 Úprava verejného osvetlenia

Pre osvetlenie komunikácie je navrhnutý prírubový osvetľovací stožiar OS UD 89/08P – 8m, výložník oblúkový (v zmysle jestvujúcich výložníkov) V1G 15/89 5° - 1,5m, LED svietidlo BGP 621 – 65W. N a uchytenie stožiara sa do rímasy mosta osadí základový rošt ZR2.

651-00 Úprava káblov Slovak-Telekom

Aby mohlo vedenie fungovať počas rekonštrukcie mosta je potrebné zriadiť dočasné prepojenie kábla pred mostom a za mostom. Celý kábel sa bude demontovať pred uložením do trvalej trasy. Dočasná trasa bude spoločná s káblom VO obj. 601-00. Po vybudovaní kábelovodu v chodníku mosta sa môže dočasne uložený kábel pod mostom preložiť do tohto kábelovodu. V mieste spojky sa kábel rozpojí. Zatiahne sa cez káblovú šachtu a nový kábelovod do miesta pôvodnej spojky. Kábelovod je navrhnutý z PVC chráničky 2x110 zaliatej v betóne telesa chodníka.

801-00 Obchádzková trasa chodníka

Rekonštrukcia mosta sa bude realizovať na 2 stavebné etapy, počas ktorých dôjde k prerušeniu jestvujúceho chodníka na moste. Obojstranné chodníky na moste s pokračovaním až cez most ponad Váh sú pomerne značne využívané chodcami. Za účelom zachovania peších trás počas etáp výstavby (a to hlavne prvej etapy), predovšetkým s cieľom vylúčiť chodcom prechádzanie cez zaťaženú komunikáciu, je v projekte navrhnutá dočasná obchádzka chodníka. Chodník je navrhnutý tak, aby bola vytvorená súvislá trasa od križovatky ulice Rákocziho s Vnútrotnou okružnou až po miestnu komunikáciu na nábreží Váhu. Chodník pri ulici Vnútrotná okružná je navrhnutý so spevneným krytom (asfaltovým). Pokračovanie chodníka od bytovky je navrhnuté s nespevneným povrchom zo štrkodrviny. Celková dĺžka navrhovaného chodníka pre peších je 215 m (25,0 + 190,0) šírky 2,0 m.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Rekonštrukcia mosta nad horúcovodom a nadväzujúcich úsekov cesty I/63 bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Navrhovaná rekonštrukcia si vyžaduje dočasný záber pozemkov, ktoré sú súčasťou zastavaného územia mesta Komárno a nie sú súčasťou poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. V rámci stavebných prác budú riešené dočasné zábery pozemkov (ostatná plocha) v celkovej ploche cca 0,2342 ha a ročné zábery s plochou cca 0,0047 ha.

Trvalé zábery sa v rámci navrhovanej činnosti nenavrhujú.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Počas obdobia rekonštrukčných prác bude potrebná pitná voda a voda na 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, príp. z blízkych vodných tokov.

Pri rekonštrukčných prácach 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.

Počas prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimnú údržbu a pod.).

V rámci prevádzky nevzniknú žiadne nároky na odber vody.

Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

Nároky na dopravu

Rekonštrukcia jestvujúceho mosta na ceste I/63 svojou podstatou nemá dopad na zmenu organizácie dopravy po ukončení stavby.

Počas výstavby dôjde k obmedzeniu premávky na ceste I/63, pričom doprava bude prebiehať v jednom jazdnom pruhu s riadením svetelnou signalizáciou.

Mesto Komárno plánuje vedenie cyklistických trás mimo predmetného mosta, presnejšie po miestnej komunikácii, ktorá sa pripája na cestu I/63 pred Vážskym mostom ev.č. 63-025.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

Etapa výstavby 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. Tieto vplyvy sú zmierniteľné organizačnými opatreniami.

Počas prevádzky rekonštruovaného mostného objektu sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou.

2.4.2 Odpadové vody

Počas stavebných prác na mostnom objekte je potrebné počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:

- odpadové vody zo staveniska, vrátane hygienických zariadení,
- odpadové vody z odstavňích plôch stavebných mechanizmov.

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia

Počas prevádzky mostného objektu budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť.

2.4.3 Odpady

V rámci výstavby i prevádzky mostného objektu budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov sú prezentované v tabuľkách č. 3 a 4.

Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.

Tab. 1 Druhy odpadov vznikajúce pri stavebných prácach na mostnom objekte

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 170503	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 170505	O

Tab. 2 Druhy odpadov vznikajúce pri prevádzke mostného objektu

Kat. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
17 03 02	Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

2.4.4 Hluk

Počas výstavby

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Takýmto miestom bude predovšetkým priestor bytových domov na ul. Vnútná okružná. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte.

Hluk v okolí zemných strojov a iných stavebných mechanizmov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (búranie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky cestnej komunikácie závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na mostnom objekte nezmenia.

V danom prípade prestavba mostného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.

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.

Stavebnými úpravami môže dôjsť k pozitívnym vplyvom na šírenie vibrácií do okolia mostného objektu.

2.4.6 Významné terénne úpravy

Vzhľadom na rekonštrukčné práce na jestvujúcom mostnom objekte, ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne ovplyvnenie okolitého terénu.

Navrhované zmeny sú teda spojené s obdobnými terénnymi úpravami, ako v pôvodnom riešení podľa SoH.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ

Rekonštrukcia mostného objektu 63-024 je súčasťou plánovaných stavebných úprav na mostoch ciest I. triedy, v predmetnom území sa pripravuje aj realizácia rekonštrukcie mostného objektu 63-025, ktorý je vzdialený od posudzovaného mosta cca 100 m.

Koordinácia so zámermi iných stavebníkov je zabezpečená územnými plánmi dotknutých obcí a v rámci územného a stavebného konania. Kumulatívne a synergické vplyvy v spojení s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území sa nepredpokladajú.

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

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

V súvislosti s rekonštrukciou mostného objektu bude potrebné stavebné povolenie podľa stavebného zákona.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

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

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

6.1 CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

6.1.1 Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Mazúr - Lukniš, 1980) sa záujmové územie nachádza v oblasti Podunajskej nížiny a celku Podunajská rovina. Predstavuje ho mladá štruktúrna fluvialná rovina, vytvorená riečnymi akumuláciami Váhu a Dunaja. Priemerná nadmorská výška územia je 110 m n.m. Relatívna členitosť je v prevažnej časti územia menšia ako 10 m. Rovinný reliéf je členený nepravidelnou sústavou depresí - zvyškov ramien Váhu a Dunaja, v rôznom vývojovom štádiu, od ojedinelých aktívnych ramien cez zarastajúce a zazemňujúce sa zvyšky vo voľnej krajine až po úplne zazemnené depresie hĺbky do 1 m, zamokrené len sezónne.

6.1.2 Geologické pomery

Geologická stavba

Z geologického hľadiska je záujmové územie súčasťou Podunajskej nížiny, ktorá predstavuje depresiu vyplnenú terciérnymi sedimentami. Na geologickej stavbe posudzovaného územia sa podieľajú:

- sedimenty kvartéru
- sedimenty neogénu.

Kvartér

Povrchovú vrstvu tvoria sedimenty kvartéru, ktoré sú zastúpené prevažne fluvialnými sedimentami - náplavami Dunaja a Váhu. Jedná sa prevažne o štrkopiesčité súvrstvie s menším výskytom hlinitej alebo prachovitej frakcie. Štrky smerom do nadložia prechádzajú do jemnozrnných hlinitých pieskov, s vyšším obsahom organogénnych látok.

V záujmovom území sa v menšom rozsahu nachádzajú eolické piesky pleistocénu. Okrem toho je územie charakterizovaná významnými objemami navážok.

Neogén

Predkvartérne podložie vytvárajú sedimenty neogénu, ktoré sú v záujmovom území zastúpené vulkanicko-sedimentárnym a sedimentárnym komplexom. Najvrchnejšia časť (ruman) je charakterizovaná prevahou klastík (hrubozrnné piesky a štrky), ktoré plynule prechádzajú do fluvialných sedimentov kvartéru.

Inžinierskogeologické pomery

V zmysle regionálnej inžinierskogeologickej rajonizácie Slovenska (M. Matula, 1985) patrí záujmové územie do regiónu neogénnych tektonických vlnení, oblasti vnútro-karpatských nížin, rajónu riečnych náplavov typu Fn. Z hľadiska zakladania sa jedná o územie vhodné až podmienenčne vhodné, vzhľadom na vysokú heterogenitu vo vertikálnom smere.

Navážky majú charakter nesúdržných zemín, prevládajú hlinito-piesčité a piesčité štrky, hlinité a prachovité piesky.

Povrchové hliny sú kategorizované ako íly piesčité (CS) a v zmysle STN 73 1001 patria do triedy F4-F6. Podložné štrky a piesky patria do tried G2, S2 a S3.

Geodynamické javy

V záujmovom území prebiehajú procesy súvisiace s činnosťou riek a s rušivou i akumulácnou činnosťou vetra, priaznivé podmienky pre eolickú činnosť vytvára suchá polostepná klíma s ročnými zrážkami menej ako 600-550 mm za rok, ako aj veľké rozšírenie piesčitých a prachovitých fluvialnych sedimentov, ktoré najmä po jarnom rozmrazení a nakyprení pomerne ľahko podliehajú rozvíjaniu prevládajúcimi severo-západnými vetrami.

Najvýznamnejšie geodynamické procesy sú úzko viazané na činnosť tokov Váhu a Dunaja, ktorá súvisí s ukladaním piesčitého štrku.

Seizmicita územia

Oblasť Komárna patrí k najznámejším lokalitám Slovenska z hľadiska výskytu a intenzity zemetrasení. Podľa STN 73 0036 (Seizmické zaťaženie stavebných konštrukcií) patrí posudzované územie do oblasti 8.-9. stupňa stupnice makroseizmickej intenzity MSK-64. Oživenie aktivity s takouto intenzitou sa očakáva 1 x za 300 rokov. Za najohrozenejšie sa považujú lokality s výskytom nesúdržných zemín (najmä pieskov), pri vysokej hladine podzemnej vody.

Ložiská nerastných surovín

V širšom okolí sa nachádza viacero ložísk nevyhradeného nerastu (štrkopiesky a piesky), ktoré však nie sú v strete s realizáciou zámeru.

6.1.3 Pôdne pomery

Pôdno-ekologické stanovištné podmienky v oblasti kvality poľnohospodárskej pôdy v skúmanej lokalite možno hodnotiť ako priaznivé. Holocénné sedimenty tvoria substrát pre pôdny kryt, ktorý je tvorený hlbokými bezskeletnatými pôdami. Na území sú vyvinuté pôvodom hydromorfné pôdy, avšak v rôznom stupni vývoja, od hydromorfných fluvizemí glejových a fluvizemí cez semihydromorfné čiernice až po terestrické, podzemnou vodou len výnimočne ovplyvňované černozeme čiernicové.

6.1.4 Klimatické pomery

Záujmové územie predstavuje najteplejšiu oblasť Slovenska, podľa klimatických oblastí patrí do oblasti teplej (50 a viac teplých dní v roku s maximálnou teplotou 25°C a viac). Záujmové územie patrí do podoblasti suchej, okrsok teplý suchý, s miernou zimou a dlhším slnečným svitom (teplota v januári nad – 3 °C, trvanie slnečného svitu vo vegetačnom období nad 1500 hodín).

Podľa klimatogeografických typov patrí záujmové územie do typu nížinnej klímy, s miernou inverziou teplôt, suchej až mierne suchej. Ide o subtyp teplý – suma teplôt nad 10 °C a viac je 3000 až 3200, teplota v januári – 1 až – 4 °C. teplota v júli 20,5 až 19,5 °C, ročná amplitúda priemerných mesačných teplôt vzduchu je 22 až 24°C, ročné zrážky predstavujú 530 až 560 mm

Najchladnejším mesiacom v roku je január, najteplejším mesiacom je júl.

Ročný priemerný úhrn zrážok v záujmovom území je okolo 550 mm. Najviac zrážok spadne v letnom období konkrétne v mesiaci júl, na čo najväčšmi vplýva najmä lokálna búrková činnosť. Najmenej zrážok spadne v

zime konkrétne v mesiaci február. Hlavný zrážkový deficit je vo vegetačnom období. Vlahový deficit pôd je navyše zhoršovaný silnými a častými vetrami.

V záujmovom území jednoznačne prevláda smer vetrov SZ-JV s priemernou rýchlosťou 2.9 m/s.

6.1.5 Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Územie patrí do povodia rieky Dunaj, ktorá preteká cca 1300 m južne od lokality v hlavnom koryte. V celom úseku rieky tohto územia sa prejavuje vzduštie hladiny vplyvom vodného diela Gabčíkovo. Ďalší významný tok, ktorým je rieka Váh, preteká cca 140 m východne od plánovanej stavby.

Pre rieku Dunaj je charakteristické maximum prietokov v júni ($3\,103,0\text{ m}^3/\text{s}$) a minimum v januári ($1\,674,0\text{ m}^3/\text{s}$), pre rieku Váh je maximum v apríli ($340,0\text{ m}^3/\text{s}$) a minimum v septembri ($132,7\text{ m}^3/\text{s}$).

Pozdĺž oboch riek sú zachované staré slepé riečne ramená, ktoré vytvárajú menšie vodné plochy so stojatou vodou. Tieto ramená, alebo zvyšky toku sú využívané jednak na rekreačné účely, ale plnia najmä významnú krajinotvornú formu v krajine.

Vodné plochy

V dotknutom území sa nenachádza žiadna veľká vodná nádrž, ale ani malá vodná nádrž. Viac sú využívané bagroviská, resp. ramená tokov a to Virt, Kava.

Podzemné vody

Po hydrogeologickej stránke záujmové územie je súčasťou hydrogeologického rajónu Q 052 – kvartér juhozápadnej časti Podunajskej nížiny. Sedimenty kvartér a vrchný pliocén /ruman/ tu vytvárajú jednotný hydrogeologický celok, ale už s redukovanou mocnosťou, nakoľko neogénne podložie vo forme ílovitého vývoja sa tu už nachádza v hĺbke okolo 5 m p.t. Podzemné vody sú teda viazané na okrajovú zónu mladej tektonickej depresie vyplnenej štrkami, pieskami s prímiesou štrku a stredno-hrubozrnnými pieskami, ktoré poskytnú vhodné podmienky pre vznik menších kolektorov podzemných vôd. Priepustnosť kolektorov podzemných vôd je vyjadrená koeficientom filtrácie, ktorý má vo fluvialných sedimentoch rádovo hodnoty E-03-E-05 m/s. Regionálnymi nositeľmi podzemných vôd sú teda hlavne fluvialne sedimenty - piesky a štrky napájané Dunajom a Vážskym Dunajom. Z pohľadu celej štruktúry Žitného ostrova lokalita už leží v okrajovej zóne tzv. výstupu podzemných vôd, kde už celková hrúbka kolektorských sedimentov je značne zredukovaná a kde už prebieha horizontálny pohyb podzemnej vody do sústavy povrchových odvodňovacích kanálov. Režim kvartérnych podzemných vôd a najmä ich smer prúdenia v tejto oblasti ovplyvňuje viac faktorov. Výsledný efekt sa skladá z interferencie smerov generálneho prúdenia podzemných vôd jednak zo smeru západu-severozápad od vplyvu Dunaja transformované čiastočne vplyvom zo severu a severozápadu pritekajúcimi povrchovými tokmi /Váh, Nitra/ a jednak zo smeru severovýchod -juhozápad /Žitava/. Toto všetko ešte komplikuje celoročný režim hydraulikkej spojitosti podzemných vôd s povrchovými tokmi /Dunaj, Vážsky Dunaj/, ktorá v súčasnosti po vybudovaní hydraulikkej clony na niektorých pobrežných úsekoch je už čiastočne aj tým komplikovaná. Do toho obrazu ešte prichádza neúplná funkčnosť niektorých odvodňovacích kanálov s čiastočne zakolmatovanými brehmi, čo ešte ďalej komplikuje pohyb podzemných vôd na území. K infiltrácií do územia dochádza za vysokých stavov dominantných recipientov.

Za nízkych stavov povrchových tokov podzemné vody v užšej /cca.150-300 m/, i v širšej /cca.700-2000 m/ pririekovej zóne sú drénované. Za pririekovými zónami na režime podzemných vôd sa najviac podieľajú zrážky a výpar. Generálnym smerom prúdenia podzemných vôd je SZ-JV.

Minerálne a geotermálne vody

V záujmovom území sa nenachádzajú využívané termálne ani minerálne vody. Územie nespadá ani nemá charakter kúpeľného územia resp. územia s klimatickými podmienkami vhodnými na liečenie. Východná časť územia mesta sa nachádza v perspektívnej oblasti geotermálnych vôd s názvom komárňanská vysoká

kryha a severná časť mesta v oblasti dubnícka depresia. V meste je niekoľko geotermálnych vrtov (FKG-1 – v západnej časti mesta, M3- vo východnej časti, ďalej sú to geotermálne vrty na kúpalisku a v lodeniciach.

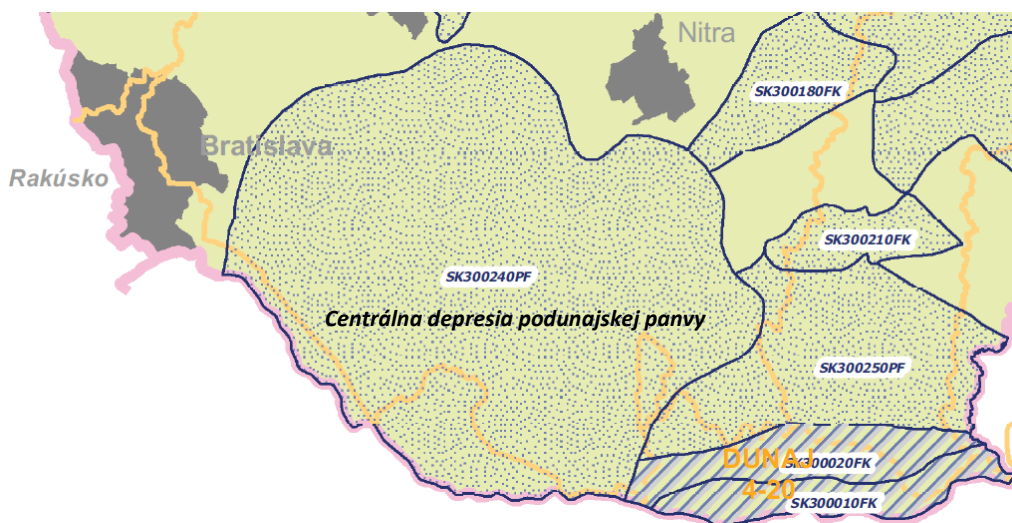
Vodohospodársky chránené územia

Priamo v riešenom území sa **nenachádzajú** žiadne vodohospodársky chránené územia. Ostrov Červenej flotily predstavuje pásmo hygienickej ochrany I. stupňa vodného zdroja pre Komárno. Od riešenej lokality je vzdialený cca 1,5 m juhozápadne.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V lokalite mostného objektu sa nenachádzajú žiadne využívané vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma.

Obr. 1 Výsek z mapy geotermálnych oblastí SR



Zdroj: Plán manažmentu správneho územia povodia Dunaja – výsek z mapy 2.4 (VÚVH, 2015)

Citlivé oblasti

Podľa nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti ustanovili všetky vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa na území SR nachádzajú, alebo týmto územím pretekajú. Znamená to, že za citlivú oblasť bolo stanovené celé územie SR.

Zraniteľné oblasti

Za zraniteľné oblasti sú podľa § 34 vodného zákona ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky v obciach uvedených v prílohe č. 1 vyššie citovaného nariadenia vlády. Zraniteľné oblasti sú vymedzené v súlade so smernicou Rady 91/676/EEC o ochrane vôd pred znečistením dusičnanmi pochádzajúcich z poľnohospodárskych činností.

V rámci dotknutého územia sa jedná o katastrálne územie mesta Komárno.

6.1.6 Flóra, fauna, biotopy, biodiverzita

Fauna

Na základe terestrického biocyklu zoogeografického členenia Slovenska, záujmové územie patrí do provincie stepí panónskeho úseku. Z pohľadu limnického biocyklu patrí územie do pontkaspickej provincie, podunajského okresu a západoslovenskej časti. Do oblasti sa šírili druhy hlavne južnou panónskou cestou.

Faunu priamo riešeného územia tvoria prevažne synantropné druhy mestského osídlenia. Druhovú diverzitu územia zvyšujú prítomné krajinné prvky – brehové porasty rieky Váh. Brehová vegetácia na pravej strane rieky Váh južne od mosta (Novozámocká cesta) bola odstránená.

V príľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeľadí možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a ďatľovité. Ďalšie druhy hniezdia v dutinách a štrbinách budov (vrabec domový, holub domáci, belorítka obyčajná, kavka tmavá). Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiár a myšiarka ušatá.

Z kopytníkov sa v území môže vyskytovať srnec lesný (*Capreolus capreolus*), diviak lesný (*Sus scrofa*); z bylinožravcov tiež zajac poľný (*Lepus europaeus*); zo šeliem líška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), kuna lesná (*Martes martes*), jazvec lesný (*Meles meles*), lasica obyčajná (*Mustela nivalis*) a tchor tmavý (*Mustela putorius*). V území môžu byť početné hlodavce (hraboše) a hmyzožravce (krty, ježe, piskory). Všetky vymenované druhy môžu využívať územie ako potravný a tiež ako úkrytový habitat, hlavne severnú časť od mosta. Vzhľadom k intenzívnej doprave na ceste I/63 a slabej migračnej priepustnosti, okolie mosta využívajú väčšie druhy cicavcov iba zriedka.

Okraj územia pri brehoch rieky Váh môže využívať vydra riečna (*Lutra lutra*) a tiež bobor euroázijský (*Castor fiber*), pravdepodobne skôr pre migračné účely.

Z pohľadu migračnej permeability je územie z južnej časti takmer nepriechodné (vysoká miera zastavania a nízka miera vegetačných prvkov), vo vzdialenosti 1,3 km od mosta preteká Dunaj, ktorý vytvára ďalšiu migračnú bariéru. Naopak z východu vytvára migračnú bariéru rieka Váh. Územie je najprístupnejšie pre migráciu zo severnej strany popri rieke Váh, kde sú širšie pásy vegetácie.

V širšom okolí sú najhodnotnejšie ako biotop pre živočíchy brehové porasty rieky Váh a nemožno opomínať krajinné prvky (remízky, solitéry, stromoradia) poľnohospodárskej krajiny a verejnú zeleň (parky).

Flóra a vegetácia

Na základe fytogeografického členenia Slovenska záujmové územie patrí do: dubovej zóny – nížinnej podzóny – rovinnej oblasti – mokradového okrsku. Územie sa nachádza v nive rieky Váh a v blízkosti sútoku Váhu do Dunaja. Potenciálna prirodzená vegetácia v území sú vrbovo-topoľové lesy v zaplavovaných územiach veľkých riek (mäkký lužný les). Ďalej od rieky by na tento mäkký lužný les nadväzovali jaseňovo-brestové-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdý lužný les).

Pôvodná vegetácia bola z územia odstránená, nahradili ju prevažne rôzne druhy synantropnej vegetácie a zastavaná plocha. Malé prvky pôvodnej vegetácie sa zachovali v brehovej vegetácii rieky Váh a Dunaj. Južne od mosta 63-024 sa nachádza lúka, západne zástavba bytových domov, severne sa nachádza pás zapojenej kríkovito-stromovej vegetácie pri samotnej ceste, za ním lúka s krovinami a stromami, východne sa nachádza premostenie rieky Váh (Obr.2). Príľahlá vegetácia severne od cesty pozostáva z druhov; topoľ biely, baza čierna, svíb krvavý, rôzne druhy sliviek a početné zastúpenie má invázny pajaseň žliazkatý. Biotopy národného a európskeho významu v blízkosti mosta sa nenachádzajú.

Biodiverzita

Biologická diverzita (ďalej len „biodiverzita“) je rôznorodosť všetkých foriem života a ich vzájomného spolupôsobenia na Zemi. Zahŕňa v sebe ekosystémy, biotopy, druhy rastlín, živočíchov, mikroorganizmov a variabilitu génov a ich vzájomné vzťahy. Etické, ekonomické a sociálne aspekty straty biodiverzity a ekosystémov boli hlavným dôvodom pre súbor opatrení a aktivít na globálnej, európskej a národnej úrovni.

Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (v súčasnosti aktualizovaná do roku 2020). Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku do roku 2020 (MŽP SR, 2014).

Z hľadiska hodnotenia biodiverzity riešeného územia možno konštatovať, že pôvodný vegetačný kryt bol intenzívnym alebo extenzívnym vplyvom človeka zmenený, prípadne miestami úplne zničený. Pôvodná vegetácia sa zachovala na poľnohospodársky nevhodných alebo neprístupných územiach. V priestore mostného objektu sa nenachádza žiadne chránené územie národnej sústavy chránených území (platí tu 1. st. ochrany), ani lokality sústavy Natura 2000.

Obr. 2 Územie výstavby v k.ú Komárno, červená znázorňuje hranicu výstavby



6.1.7 Chránené územia prírody a krajiny

Národná sústava chránených území

Mostný objekt je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- Chránený areál Pri Orechovom rade – severozápadne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,3 km;
- Národná prírodná rezervácia Apálsky ostrov - severne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,1 km;

Európska sústava chránených území (Natura 2000)

Mostný objekt priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKCHVU007 Dunajské luhy - južne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 140 m;

- SKCHVU005 Dolné Považie - severne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,1 km
- SKUEV0819 Vážsky Dunaj - severovýchodne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 360 m;

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Chránené stromy

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych chránených stromov.

Chránené druhy

Okolité vegetácia môže predstavovať hniezdne prostredie vtákov. Všetky druhy prirodzene sa vyskytujúcich vtákov sú na území Slovenska chránené podľa zákona o ochrane prírody 543/2002 Z. z.

6.1.8 Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

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

V posudzovanom území sú vymedzené nasledovné prvky územného systému ekologickej stability:

Nadregionálne biokoridory (NRBk)

- hydrický NRBk Dunaj
- hydrický NRBk Váh.

Priamo v riešenom území sa **nevyskytujú** biotopy flóry a fauny významné z hľadiska zachovania biotickej, habitatovej a krajinej diverzity a heterogenity, teda také, v ktorých sa vyskytujú chránené, vzácne a ohrozené taxóny uvedené v aktuálnych červených zoznamoch rastlín a živočíchov, ďalej biotopy ohrozených a vzácných druhov nižších rastlín, stanovišťa vzácných a ohrozených rastlinných spoločenstiev, lokality s výskytom druhov a spoločenstiev na hranici alebo mimo územia svojho súvislejšieho areálu a lokality s výskytom ekologicky alebo inak (vývojovo, taxonomicky) významných druhov a spoločenstiev organizmov.

6.2 KRAJINA

Riešené územie má typický antropogénny charakter s intenzívnym polyfunkčným využitím. Prelínajú sa tu prvky prevažne sídelnej krajiny s prevahou obytnej funkcie, občianskej vybavenosti a menších výrobných plôch, ktorú dopĺňa v širšom okolí rekreačná a poľnohospodárska krajina. Izolovane, najmä v širšom území, sa tu zachovali prvky prírodného, resp. poloprírodného charakteru, najmä v okolí vodných tokov. Typické pre toto územie sú mŕtve ramená riek Dunaj a Váh, ktoré vytvárajú špecifickú krajinnú štruktúru. Samotné sídlo predstavuje krajinu mestského typu, jeho okolie poľnohospodársku krajinu.

Posudzovaná lokalita sa nachádza vo východnej časti sídla, kde prevláda štruktúra hromadnej bytovej výstavby. Južne od lokality sú plochy menších výrobných činností a komerčných služieb,

Komunikačnou osou územia je cesta I/63 (Rákocziho ulica), na ktorej je vybudovaný aj posudzovaný mostný objekt..

6.3 OBYVATEĽSTVO A JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

6.3.1 Obyvateľstvo a osídlenie

Realizáciou zámeru je dotknuté k.ú. sídla Komárno, okres Komárno, Nitriansky kraj. V okresnom sídle Komárno v r. 2016 žilo 34 228 obyvateľov. V populačnom vývoji obyvateľstva vidieť, že nastúpený

celorepublikový trend (postupne znižujúci sa prirodzený prírastok) negatívne ovplyvňuje v posledných rokoch aj celkový počet obyvateľov Komárna (napr. v r. 2001 malo sídlo 37 447 obyvateľov). V roku 2016 sa narodilo v Komárne 274 živonarodených obyvateľov a zomrelo 381, čo predstavovalo prirodzený úbytok - 107 obyvateľov (Zdroj: www.statistics.sk).

Okrem prirodzených prírastkov/úbytkov ovplyvňuje celkový počet obyvateľov migrácia obyvateľov. Táto za rok 2016 predstavovala -36 obyvateľov, čo znížilo celkový prírastok/úbytok na - 143 obyvateľov v roku 2016. Z pohľadu vekovej štruktúry prevažuje v sídle obyvateľstvo v produktívnej vekovej skupine. Podľa indexu vitality ide v sídle o regresívny typ populácie (index vitality nižší ako 100) napr. za rok 2014 bol index vitality 77,53). Uvedené nasvedčuje tomu, že populácia v sídle starne. Priemerný vek obyvateľov v r. 2014 bol 42,65 roka.

Národnostná i náboženská štruktúra je výsledkom historického vývoja. Podľa posledného sčítania obyvateľstva, domov a bytov v roku 2011 má v SÚ Komárno dominantné zastúpenie obyvateľstvo maďarskej (53,88 %) a slovenskej (33,51 %) národnosti. Podľa vierovyznania prevláda príslušnosť rímskokatolícka (44,23 %). K reformovanej kresťanskej cirkvi sa hlási 11,84 % a k evanjelickej 2,78 %. Bez vyznania je 23,06 %.

Ku dňu sčítania domový fond predstavovalo 4 241 domov, z toho obývaných 3 899. V rodinných domoch bolo 2 997 bytov a v bytových domoch 10 129 bytov.

Zamestnanosť

Podmienky zamestnanosti obyvateľov širšieho okolia vytvára samotné okresné mesto Komárno, kde pracuje prevažná časť ekonomicky aktívnej časti obyvateľstva. V úrovni ekonomickej aktivity sa výrazne prejavuje väzba na hospodársku základňu ďalších miest, najmä na Nové Zámky, Hurbanovo a Kolárovo. Obyvatelia Komárna sú zamestnaní predovšetkým v priemysle, službách a poľnohospodárstve. Súčasnosť charakterizuje úbytok pracovných príležitostí a výrazná migrácia obyvateľstva mimo sídla, okresu i regiónu. Pohybom za prácou mimo miesto trvalého bydliska je vyrovňovaná bilancia zdrojov a potrieb pracovných síl. Podľa sčítania obyvateľov, domov a bytov v r. 2011 tvorilo EAO 17 301 obyvateľov a z toho bolo 2 585 evidovaných nezamestnaných. Počet uchádzačov o zamestnanie v meste Komárno k 21.7. 2015 bol 2 515, z čoho bolo 1338 žien a 1177 mužov. Miera evidovanej nezamestnanosti za máj 2020 predstavovala v okrese Komárno 7,15 %.

6.3.2 Zdravotný stav obyvateľstva

Zdravotný stav obyvateľov Komárna korešponduje s úrovňou zdravotného stavu obyvateľov SR, jeho jednotlivých krajov. Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov – ekonomická a sociálna situácia, výživové návyky, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti ako aj životné prostredie (ŽP). Vplyv znečisteného ŽP na zdravie ľudí je dosiaľ málo preskúmaný, odzrkadľuje sa však najmä v ukazovateľoch ako sú stredná dĺžka života pri narodení, celková úmrtnosť, dojčenská a novorodenecká úmrtnosť, počet rizikových tehotenstiev a počet narodených s vrodenými a vývojovými vadami, štruktúra príčin smrti, počet alergických, kardiovaskulárnych a onkologických ochorení, stav hygienickej situácie, šírenie toxikománie, alkoholizmu a fajčenia, stav pracovnej neschopnosti a invalidity, choroby z povolania a profesionálne otravy.

Syntetickým ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľstva a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života, t.j. nádej na dožitie. Po roku 1991 pokles celkovej úmrtnosti, ale najmä dojčenskej a novorodeneckej sa prejavil v predĺžení strednej dĺžky života pri narodení. Podľa ŠÚ SR priemerná stredná dĺžka života pri narodení v SR v roku 2016 bola u mužov 73,71 rokov a u žien 80,41 rokov. Za obdobie posledných desiatich rokov je táto hodnota u oboch pohlaví najvyššia.

V okrese Komárno bola priemerná stredná dĺžka života v rokoch 2012-2016 u mužov 71,52 rokov a u žien 77,47 rokov. Stredná dĺžka pri narodení mierne vzrástla u oboch pohlaví. Vidieť aj pomerne vysoký rozdiel medzi výškou dožitia sa u mužov a u žien. Napriek uvedenému vývoju v poslednom období, úroveň úmrtnosti obyvateľstva, najmä u mužov v strednom veku zostáva naďalej celospoločenským problémom.

Pre demografický vývoj v SR je charakteristický dlhodobý pokles pôrodnosti aj v oblastiach s doteraz priaznivou natalitou. Platí to aj pre Nitriansky i okres Komárno a jeho jednotlivé sídla. K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky patrí aj mortalita. Výška ukazovateľov celkovej úmrtnosti závisí však nielen od uvedených podmienok, ale ju bezprostredne ovplyvňuje aj veková štruktúra obyvateľstva. V dotknutom sídle Komárno v r. 2016 zomrelo spolu 274 obyvateľov (úmrtnosť 8,01 ‰).

Úmrtnosť podľa príčin smrti, podobne ako v celej republike, tak aj v Nitrianskom kraji, okrese Komárno a v jeho jednotlivých sídlach dominuje úmrtnosť na ochorenia obehovej sústavy, predovšetkým ischemické choroby srdca a nádorové ochorenia. Päť najčastejších príčin smrti: kardiovaskulárne ochorenia, zhubné nádory, vonkajšie príčiny (poranenia, otravy, vraždy, samovraždy a pod.), choroby dýchacej sústavy a ochorenia tráviacej sústavy, majú za následok 93 - 95 percent všetkých úmrtí. Z porovnania štatistík za dlhšie obdobie je zrejmé, že v štruktúre úmrtnosti podľa príčin smrti nedochádza v posledných rokoch v SR k podstatným zmenám.

V roku 2016 zomrelo v okrese Komárno celkom 1 222 obyvateľov, z toho v dôsledku nádorových ochorení 321 obyvateľov (26,31 % z celkových úmrtí), v dôsledku chorôb obehovej sústavy 646 (52,86 %) obyvateľov, v dôsledku chorôb dýchacej sústavy 50 (4,09 %) a v dôsledku chorôb tráviacej sústavy 59 (4,83 %) obyvateľov. V dôsledku vonkajších zavinení zomrelo 68 (5,56 %) obyvateľov. Uvedená úmrtnosť na vybrané ukazovatele predstavovala v r. 2016 v okrese Komárno spolu cca 93,65 % zo všetkých úmrtí. Zbývajúce percentá úmrtí pripadá na iné diagnózy (Zdroj: Počet zomretých na najčastejšie príčiny smrti podľa územia trvalého bydliska. www.statistics.sk, Demografia). V rámci SR je už dlhodobo zaznamenaný vzostup alergických ochorení.

Z charakteristiky zdrojov znečistenia životného prostredia, uvedenej v predchádzajúcich kapitolách vyplýva, že na zdravotný stav obyvateľstva dotknutej oblasti môže vplývať výraznejšie kvalita ovzdušia. Predovšetkým negatívne faktory dopravy a z činnosti tam prítomných podnikov a poľnohospodárska činnosť.

Celková kvalita životného prostredia pre človeka je však súhrnom kvalít jeho jednotlivých zložiek. Priamy vplyv životného prostredia na zdravotný stav obyvateľstva (okrem havárií, úrazov) je ťažko hodnotiť aj vzhľadom na to, že príčinnosť chorôb je multifaktoriálna a výrazný podiel na chorobnosti má aj životný štýl, genetické faktory, úroveň zdravotníctva. Taktiež v súčasnosti dostupné údaje neumožňujú dostatočne kvantitatívne určiť podiel kontaminácie životného prostredia na vývoji zdravotného stavu. Vplyv životného prostredia sa odhaduje na 15 - 20 %. V každom prípade ide o nezanedbateľnú zložku.

6.3.3 Doprava

Cestná doprava

Základný komunikačný systém mesta je tvorený cestami I. a II. triedy (cesta I. triedy I/63 -Bratislava – Komárno – Štúrovo, cesta I. triedy I/64 Žilina – Prievidza – Topoľčany – Nitra – Nové Zámky - Komárno a cesta II. triedy II/573 - Šoporňa-Šaľa-Komárno), ktorý dopĺňa sieť mestských komunikácií.

Železničná doprava

V železničnej doprave cez mesto Komárno prechádzajú železničné trate č. 131 Bratislava-Dunajská Streda – Komárno a železničná trať č. 135 Nové Zámky-Komárno-Komárom (Maďarská republika) a železničná trať č. 136 Komárno-Kolárovo.

Vodná doprava

Základom lodnej dopravy v záujmovom území je Dunajská magistrálna vodná cesta E80 s prístavom v meste Komárno s prepojením na transeurópsku riečnu magistrálu Rýn-Mohan-Dunaj, ktorá tvorí spojnicu medzi Severným a Čiernym morom a s a službami pokrýva potreby obyvateľov širokého okolia i návštevníkov. Pre vodnú vnútroštátnu dopravu sa využíva rieka Váh.

6.3.4 Kultúrohistorické pamiatky

V Ústrednom zozname kultúrnych pamiatok SR má mesto Komárno evidovaných 65 hnuteľných kultúrnych pamiatok (oltárov, kazateľníc, ikon, kalichov a pod). Z nehnuteľných kultúrnych pamiatok je evidovaných v meste Komárno 48 stavebných objektov, pomníkov a náhrobníkov.

Najvýznamnejšie objekty pamiatkového záujmu v meste Komárno:

- * Národná kultúrna pamiatka Stará pevnosť, pochádzajúca z rokov 1546-1557,
- * Národná kultúrna pamiatka Nová pevnosť, vybudovaná v 17. storočí,
- * Národná kultúrna pamiatka Pevnostný systém. Roky výstavby 1839-1847,
- * Národná kultúrna pamiatka Pevnostný systém – Vážska línia. Tieto fortifikačné objekty pochádzajú z 19. storočia,
- * Neorenesančná radnica vybudovaná v roku 1875,
- * Šľachtický palác – pôvodne kúria zo 17. storočia, prestavaná v roku 1875,
- * Stĺp Najsvätejšej Trojice postavený v roku 1715 – obdobie baroka,
- * Socha generála Juraja Klapku na hlavnom námestí,
- * Bývalá nemocnica a kaplnka sv. Anny – baroková stavba z 18. storočia,
- * Budova ev. a. v. farského úradu – koniec 18 storočia,
- * Kostol ev. a. v. cirkvi postavený v duchu klasicizujúceho baroka budovaného v rokoch 1795-1797,
- * Budova bývalej ev. a.v. školy,
- * Bývalý františkánsky kostol zo 17. storočia,
- * Kostol reformovanej cirkvi pochádzajúci z 18. storočia,
- * Súbor 33 náhrobných kameňov od roku 1735 do polovice 19. storočia,
- * Bývalé reformátorské kolégium. Klasická stavba z 18. storočia,
- * Pomník martýrom robotníckeho a antifašistického hnutia z roku 1971,
- * Rímsko-katolícky kostol sv. Rozálie – kalsicistická stavba z roku 1843,
- * Budova súdu – neorenesančný sloh – pochádza z roku 1896,
- * Bývalý župný dom – pôvodne neskorobaroková budova – 19. storočie,
- * Pomník neznámemu vojakovi – 1965
- * Bývalá nemocničná kaplnka sv. Jozefa, neskorobaroková stavba,
- * Bývalý palác kultúry postavený v roku 1913,
- * Pomník Móra Jókaiho z roku 1936,
- * Meštiansky dom – klasicistický, Steinerova ul. č.2,
- * Bývalý daňový úrad – Steinerova ul. č. 8,
- * Rímsko-katolícky kostol sv Ondreja – barok, z rokov 1723-1738,
- * Bývalé jezuitské kolégium, pôvodná baroková stavba z 18. storočia,
- * Bývalý hotel Grand – eklektická stavba z konca 19.storočia,
- * Kostol pravoslávnej srbskej cirkvi – neskorobaroková stavba z 18. storočia,
- * Náhrobok gen. Pavla Davidoviča z r. 1814,
- * Pamätná tabuľa oslobodenia mesta Sovietskou armádou na moste cez Váh z roku 1955,
- * Náhrobok Ľ.Šuleka – cintorín ev.ref.cirkvi z roku 1972,
- * Pomník obetiam fašizmu – rímsko-katolícky cintorín – 1995,
- * Náhrobok padlým vojakom maďarskej ČA – rímsko-katolícky cintorín,
- * Ústredný cintorínsky kríž – rímsko-katolícky cintorín – neskorobarokový
- * Plávajúci mlyn na Dunaji – dnes v Kolárove,
- * Plastika gen. Dr. Rastislava Štefánika z roku 1936.

Všetky pamiatky sú mimo priestoru mostného objektu.

6.3.5 Archeologické lokality

Kataster Komárna je územím bohatým na archeologické nálezy (rímske, keltské, staroslovanské náleziská) bližšie objasňujúce históriu a vývoj osídlenia daného územia. V širšom území sú známe nasledovné archeologické lokality: sídlisko železovskej kultúry (neolit) – Tehelňa, nálezy zo 4. storočia (doba rímska) –

Leninove sady, avarsko-slovanské pohrebuská (7.-8. storočie) – Robotnícka štvrť I. a II., Nová Osada, Letecké Pole, ul. 24. augusta, staromaďarské pohrebisko (10. storočie) – ul. Paulíny-Totha, sarkofág v stene evanjelického kostola (doba rímska).

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

1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO

Počas výstavby

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 6-8 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami. K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí. Z pohľadu bývajúcего obyvateľstva bude stavebnými prácami atakovaná zástavba bytových domov na ul. Vnútoraná okružná.

Počas prevádzky

Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom.

Hluk

Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška 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 v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z.

Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza tabuľka č. 1.

Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je

- pre deň od 6⁰⁰ do 18⁰⁰ hod
- pre večer od 18⁰⁰ do 22⁰⁰ hod
- pre noc od 22⁰⁰ do 6⁰⁰ hod.

Určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je *ekvivalentná* hladina *A* zvuku L_{Aeq} . Posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty.

Tab. 3 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

Kategória územia	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy ^{c)} $L_{Aeq,p}$	Letecká doprava		
					$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných	deň	50	50	55	-	50

Kategoría územía	Opis chráneného územia alebo vonkajšieho priestoru	Ref. časový interval	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} $L_{Aeq,p}$	Železničné dráhy ^{c)} $L_{Aeq,p}$	Letecká doprava		
					$L_{Aeq,p}$	$L_{ASmax,p}$	
	domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území	večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

Poznámky k tabuľke:

^{a)} Prípustné hodnoty platia pre suchý povrch vozovky a nezasnežený terén.

^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.

^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovištia taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania

Hluk počas výstavby

Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia bytových domov na ul. Vnútná okružná. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 6-8 mesiacov. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku.

Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.. V zmysle prílohy vyhlášky, v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).

Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vziať príslušné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Podľa nariadenia vlády SR č. 26/2006 Z.z., ktorým sa mení nariadenie vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, sú pre jednotlivé zariadenia používané na stavbe ustanovené tieto prípustné hladiny akustického výkonu v dB.

Tab. 4 Zariadenia, pre ktoré sú ustanovené najvyššie prípustné hodnoty emisií hluku

Typ zariadenia	Čistý inštalovaný výkon P (kW)	Prípustná hladina akustického výkonu v dB/1 pW od 3.1.2006
Zhutňovacie stroje	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Pásové dozéry, pásové nakladače	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Kolesové dozéry, kolesové nakladače, dampery, gradery, finišéry	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Kompresory	$P \leq 15$	97
	$P > 15$	$95 + 2 \lg P$

Z uvedenej tabuľky je zrejmé, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.

Hluk počas prevádzky

Na základe aplikácie vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri hodnotení hluku z pozemnej dopravy, vyhláška definuje prípustné hodnoty pre hluk z pozemnej a vodnej dopravy ako celku, a to pre jednotlivé kategórie chráneného územia, resp. chráneného priestoru. Pozemná doprava je v prílohe tejto vyhlášky zadefinovaná ako doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. Podľa § 3 ods. 1 tejto vyhlášky je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k prípustnej hodnote je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, električkových tratí, resp. vodných ciest, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako $\Delta L = 1\text{dB}$ a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu.

Znečistenie ovzdušia

Počas výstavby

Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trvajúcim nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrym spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 4-6 mesiacov.

Dopravná prevádzka

Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO , NO_x , VOC , SO_2 , PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO_2 , CH_4 , N_2O). 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 CO_2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

2 VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Nosná konštrukcia mostného objektu nebude menená čím sa eliminujú zásahy do horninového prostredia.

Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

3 VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko oproti stavu pred rekonštrukciou sa po úprave mostného objektu 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. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy a technický stav a vek vozidiel.

4 VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas výstavby

Počas stavebných prác sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).

Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou.

Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:

- organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21:00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
- dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametaním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.

Počas prevádzky

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových 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 %.

Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý predpokladá významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NO_x zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky cesty nemali v budúcnosti narastať.

Posudzovanými zmenami technického riešenia sa vplyv na ovzdušie nezmení.

5 VPLYVY NA VODNÉ POMERY

5.1 VPLYVY NA POVRCHOVÉ VODY

Rekonštruovaný mostný objekt nie je v kontakte so žiadnymi povrchovými tokmi. Tieto nebudú ovplyvnené ani nepriamo. Spôsob odvodnenia mosta sa oproti súčasnému stavu nemení, voda bude odtekať cestnými zvodmi voľne do terénu.

5.2 VPLYVY NA PODZEMNÚ VODU

Vplyv na režim podzemnej vody

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostného objektu je veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť;

Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.

Ochrana vodárenských zdrojov

Mostný objekt nezasahuje do žiadnych ochranných pásiem vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie.

Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

6 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 a zatrávnené. V rámci stavebných prác budú riešené dočasné zábery pozemkov (ostatná plocha) v celkovej ploche cca 0,2342 ha a ročné zábery s plochou cca 0,0047 ha. Mostný objekt a príslušné pozemky, ktoré sú súčasťou rekonštrukcie mosta sa nachádzajú v zastavanom území mesta a nie sú súčasťou poľnohospodárskej pôdy.

7 VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik časti biotopov, výrub drevín, riziko usmrtenia živočíchov pri zvolení nevhodnej doby výstavby),
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (fragmentácia biotopov, dočasné čiastočné narušenie migrácií, rušenie živočíchov a ich dočasné vysťahovanie z predmetného územia vplyvom zvýšeného hluku, vibrácií, pohybu stavebnej techniky, výfukovými plynmi, preložky častí tokov, zmena vodného režimu, klímy a pod.),

- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových, často invázných druhov do okolia, rozvoj sídiel, znečistenie posypovými materiálmi, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, atď. v dopravne sprístupnených oblastiach, riziko znečistenia vodných tokov v prípade úniku ropných látok zo stavebných strojov).

Vplyvy na živočíchy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Počas výstavby sú narušené migračné koridory, pretože ešte neupravené zárezy a násypy sťažujú pohyb živočíchov v teréne. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné úniky pohonných hmôt do pôdy, likvidácia alebo znehodnotenie biotopu ako prostredia pre život a rozmnožovanie živočíchov.

Migračné koridory v hodnotenom území a jeho okolí sa nachádzajú hlavne pozdĺž rieky Váh a jej brehovej vegetácie. Pre migráciu je tiež vhodná poľnohospodárska pôda spolu s krajinnými prvkami (remízky, stromoradia).

Parametre mostu boli posudzované podľa TP 067 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy (bývalé označenie 04/2013). V súčasnosti mostný objekt spĺňa minimálne odporúčané hodnoty šírky, výšky a indexu I pre podchody živočíchov kategórie B (stredne veľké cicavce). Bolo by vhodné, aby nový mostný objekt ponechal aspoň rovnaké hodnoty podchodu, aké má súčasný most. Povrch pod mostom by mal byť nespevnený, podľa možnosti v čo najprirodzenejšom stave. V okolí mosta je vhodné vysadiť prirodzene sa vyskytujúce dreviny. Pri dodržaní týchto parametrov je predpoklad posilnenia migračnej priepustnosti lokality oproti súčasnosti.

Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín

Pri výstavbe majú byť odstránené dreviny len v bezprostrednej blízkosti mosta, vo vzdialenosti 3 m od okraja mostného objektu. Dohromady len 12 jedincov drevín nad 40 cm (baza čierna, svíb krvavý, slivka trnková, pajaseň žliazkatý), z toho polovicu tvorí invázny pajaseň žliazkatý. Počas výstavby je potrebné zohľadniť aj zásahy do okolitej vegetácie, ktorá nemusí byť úplne odstránená. Okolie mostu je v súčasnosti znečistené rôznymi druhmi odpadov, pri rekonštrukcii tiež dôjde k obnaženiu pôdnej pokrývky. Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať a revegetovať. Pri revegetácii je vhodné použiť domáce druhy krovín, vyššie stromy nie sú vhodné, nakoľko konáre by nemali prečnievať nad vozovku.

Pri výрубe drevín je potrebné postupovať podľa § 47 zákona 543/2002 Z. z.

V etape výstavby budú **opatrenia na ochranu drevín** zamerané na:

- počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období,
- po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy na svahoch výlučne z lokálnych druhov drevín.

Výsadbou zelene sa nahradí odstránená vegetácia, ktorá sa v súčasnosti vyskytuje v okolí. Vegetačné úpravy budú zrealizované bezprostredne po ukončení stavebných prác s rešpektovaním vhodného agrotechnického termínu. Skorou výsadbou sa zamedzí nástup invázných druhov bylín a drevín. Pri odstraňovaní stromovej a krovinej vegetácie, na ktorých sa vyskytujú invázne rastliny, je potrebné postupovať podľa metodiky spôsobu odstraňovania invázných druhov, ktorú vypracovala ŠOP SR v Banskej Bystrici.

Vplyv na biotopy a biodiverzitu

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany a nezasahuje do žiadnych chránených ani inak cenných lokalít. Najbližší biokoridor predstavuje rieka Váh, táto by rekonštrukciou mosta nemala byť ovplyvnená.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.

8 VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác na ceste I/63, ktorý sa vymedzuje na jestvujúci mostný objekt štruktúra ani scenérie krajiny sa nezmení. Ako negatívny vizuálny vplyv možno vnímať odstránenie cestnej vegetácie.

Navrhovanými zmenami sa vplyvy na krajinu významne nezmenia.

9 VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Národná sieť chránených území ochrany prírody

Národná sústava chránených území

Mostný objekt je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Najbližšie územia národnej sústavy chránených území identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- Chránený areál Pri Orechovom rade – severozápadne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,3 km;
- Národná prírodná rezervácia Apálsky ostrov - severne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,1 km;

Európska sústava chránených území (Natura 2000)

Mostný objekt priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKCHVU007 Dunajské luhy - južne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 140 m;
- SKCHVU005 Dolné Považie - severne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,1 km
- SKUEV0819 Vážsky Dunaj - severovýchodne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 360 m;

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vzhľadom na vyššie uvedené vzdialenosti hodnoteného mostného objektu na ceste I/63 od chránených území identifikovaných v širšom riešenom území nie je predpoklad ich priameho ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia realizáciou posudzovanej stavby. Z uvedených dôvodov nebolo potrebné robiť primerané hodnotenie na lokality Natura 2000 v zmysle príslušných metodík a smernice o biotopoch.

Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného mostného objektu na ceste I/63 na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

10 VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Posudzovaná činnosť priamo ani nepriamo nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje žiadne priame ani nepriame ohrozenie prípadne narušenie prvkov ÚSES nakoľko sa

nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

11 VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že mostný objekt je v území stabilizovaná a navrhované zmeny sa nedotýkajú žiadnych aktivít v dotknutom území. Stavebným ruchom budú ovplyvnené prevádzky v príľahlom areáli, kde sú umiestnené firmy rôzneho zamerania – technické plyny, LPG, strešné systémy a pod.

12 VPLYVY NA KULTÚRNE PAMiatKY A ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY

V súčasnosti nie je známe, že by sa na lokalite vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci mostného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v prípade, že sa takéto vyskytujú v blízkosti stavby.

V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrohistorické pamiatky.

13 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

V súvislosti s prevádzkou mostného objektu je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií.

V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta I/63. Dotknuté územie je súčasťou intravilánu mesta Komárno, kde sa prejavuje typický mestský ruch sprevádzaný osobitným zdrojom hluku a to prejazdy motorových člnov na rieke Váh, ktorá je vzdialená cca 120 m od mostného objektu. ďalším zdrojom hluku sú činnosti v príľahlom oplotenom areáli, kde sídlia rôzne firmy s komerčným charakterom.

Navrhované zmeny rekonštrukcie mostného objektu na ceste I/63 nebudú mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov.

14 SUMÁRNE ZHODNOTENIE VPLYVOV ZMIEN NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a rozloženia časového pôsobenia na obdobie výstavby a prevádzky sme posúdili verbálne numerickou stupnicou (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom sme pridelovali bodové hodnoty, pričom bola použitá škála od + 5 (pozitívny vplyv) do - 5 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty možno považovať za extrémne, mimoriadneho významu.

Kritériám sme priradzovali relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami. Tam, kde to bolo možné, sa pri hodnotení kritérií porovnával rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

Body boli pridelované na základe nasledovnej škály verbálnej významnosti:

- 0 minimálny až zanedbateľný vplyv
- 1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 2 vplyv stredného významu, s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 3 významný vplyv, s dlhodobým pôsobením na malom území alebo krátko-dobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

- 4 veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zmierniteľný náročnými prostriedkami alebo kompenzáciami, rozdiel oproti súčasnému stavu, resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante je veľmi výrazný
- 5 vplyv extrémneho významu, s dlhodobým a územne rozsiahlym pôsobením, význame zhoršujúci (alebo zlepšujúci) súčasný stav územia, zmierňujúce opatrenia sú technicky nerealizovateľné alebo mimoriadne náročné.

V nasledujúcom hodnotení je symbolom – označený vplyv irelevantný a symbolom * vplyv potenciálny, napr. vplyv v prípade havárie.

Tab. 5 Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Vplyvy na obyvateľstvo			
Pohoda a kvalita života	Kvalita obytného prostredia	-1	0
	Bariérový vplyv	0	0
	Ovplyvnenie scenérie krajiny	0	0
	Ponuka pracovných príležitostí v dotknutej obci	+1	0
Zdravotné riziká	Hluk	-1	+1
	Emisie	-1	+1
	Vibrácie	-1	0
Vplyvy na prírodné prostredie a chránené územia			
Horninové prostredie	Ovplyvnenie ložísk surovín	-	-
	Narušenie stability horninového prostredia	-	-
	Znečistenie horninového prostredia	0	0
Ovzdušie	Ovplyvnenie kvality ovzdušia	-1	0
	Mikroklimatické zmeny	0	0
Povrchové vody	Ovplyvnenie kvality povrchových vôd	0	0
	Ovplyvnenie režimu povrchových vôd	0	0
Podzemné vody	Ovplyvnenie kvality podzemných vôd	-1*	-1*
	Ovplyvnenie režimu podzemných vôd	0	0
Pôda	Záber pôd	0	0
	Mechanická degradácia a kontaminácia pôd	0	0
	Erózia pôd	0	0
Biota	Výrub a výsadba stromovej a krovinej vegetácie	-1	0
	Ovplyvnenie vzácnych biotopov	-	-
	Ovplyvnenie migrácie	0	0
	Vplyvy na ÚSES	-	-
Chránené územia	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia	-	-
	Chránené druhy	-	-
	Chránené stromy	-	-
	Územia európskeho významu a chránené vtáčie územia	-	-
	Chránené vodohospodárske oblasti	-	-
	Ochranné pásma prírodných zdrojov minerálnych a termálnych vôd	-	-
Vplyvy na urbánny komplex a využitie krajiny			
Súlad s ÚPD	Súlad realizácie zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou	0	0
Priemysel a služby	Obmedzovanie alebo rozvoj priemyselnej výroby a služieb	-	-
	Zásah do priemyselných areálov	-	-
Rekreácia a cest. ruch	Obmedzovanie alebo rozvoj rekreácie a cestovného ruchu	0	0
	Zásah do areálov rekreácie a športu	-	-
Poľnohospo- dárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	0	0
	Vplyv na poľnohospodársku produkciu	0	0
	Zásah do poľnohospodárskych areálov	-	-
	Delenie honov	0	0
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	0	0
Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-	-
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	-	-
Vodné hospodárstvo	Vplyv na vodné stavby	-	-
	Vplyv na ochranné pásma vodných zdrojov	-	-

Ukazovateľ	Vplyv	Hodnotenie	
		Výstavba	Prevádzka
Odpadové hospodárstvo	Vplyv na zariadenia odpadového hospodárstva	-	-
	Tvorba odpadov	-1	0
Dopravná a iná infraštruktúra	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	0
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby hodnotenej činnosti	0	0
	Vplyvy na inžinierske siete v území	0	0
Kultúrne pamiatky	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	-	-
	Vplyvy na archeologické náleziská	-	-

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1 ÚČEL PROJEKTU

Cieľom predmetného projektu je spracovanie návrhu technického riešenia rekonštrukcie mostného objektu ev. č. 63-024 nad horúcovodom v Komárne v orientačnom km 102,000 cesty I/63, ktorá zabezpečí požadovanú únosnosť mosta a celkovú opravu všetkých súčastí mostnej konštrukcie v zmysle platných noriem STN a EU.

V dôsledku pôsobenia dopravy, poveternostných vplyvov a dlhodobého odkladu realizácie opravy dochádza k pokračovaniu poškodzovania predmetnej stavby. Podľa výsledkov hlavnej prehliadky mostu jeho stav je označený hodnotami: most ev. č. 63-024 — 4 uspokojivý.

2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Mostný objekt č. 63-024 (presný názov: 63-024 Most nad horúcovodom v Komárne) sa nachádza na ceste I. triedy I/63 v intraviláne mesta Komárno. Tento železobetónový doskový trojpoľový most s dĺžkou premostenia 46,7 m bol vybudovaný v roku 1973. Piliere sú v súčasnosti zasypané do cca. 2/3 výšky.

Predmetným úsekom cesty I/63 je súčasne vedená aj cesta I/64, v tomto úseku sa tak zbiehajú dve cestné trasy regionálneho významu s funkciou zberných komunikácií. Tieto cesty tvoria hlavný cestný komunikačný systém mesta a zároveň umožňujú spojenie okresného mesta s krajským mestom Nitrou (cesta I/64), hlavným mestom SR Bratislavou (cesta I/63) a vytvárajú prepojenie do Maďarska na diaľnicu M1 (cca 10 km od mesta Komárno), toho času sa uvádza do prevádzky aj nový cestný most cez Dunaj, od ktorého sa jednoznačne očakáva ďalšie priťaženie tranzitnou dopravou. Pri absencii obchvatu mesta (Zámer 03/2019, HBH Projekt) sú tak komunikácie zaťažované tranzitnou aj cieľovou dopravou.

Z výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v r. 2015 vyplýva, že na moste ev. č. 63-024 bolo evidovaných spolu 14 387 voz./24h, pričom podiel nákladnej dopravy tvoril 14,3% (2064 voz./24h).

Po ceste I/63 a ani po ceste I/64 nevedie žiaden európsky koridor.

Členenie stavby na stavebné objekty

Stavba bola v DSP rozčlenená na nasledovné stavebné objekty:

201-00 Rekonštrukcia mostu ev.č. 63-024 na ceste I/63

301-00 Oplotenie mosta

601-00 Úprava verejného osvetlenia

651-00 Úprava káblov Slovak-Telekom

801-00 Obchádzková trasa chodníka

3 CHARAKTERISTIKA OVPLYVNENEJ OBLASTI

Zmeny navrhovanej činnosti sa týkajú mostného objektu 63-024 na cesty I/63 v intraviláne mesta Komárno.

Riešené územie sa nachádza v rovinatom území s nepatrnou vertikálnou členitosťou, ktoré je charakterizované vysokým stupňom antropogénneho pôsobenia; krajina hodnoteného územia je výrazne urbanizovaná. Lokalita je súčasťou zastavaného územia mesta Komárno s domináciou obytnej funkcie s doplnením občianskej vybavenosti a v blízkosti rieky Váh sa pridávajú rekreačno – športové aktivity.

Mostný objekt je vybudovaný v rámci intravilánu mesta Komárno v blízkosti hromadnej bytovej výstavby na ul. Vnútoraná okružná.

Z jestvujúcich inžinierskych sietí sa v dotknutom území nachádzajú NTL plynovod, horúcovod, vodovod DN 300, káblové vedenie TELEKOM a ORANGE.

4 ZÁKLADNÉ CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia (Mazúr - Lukniš, 1980) sa záujmo-vé územie nachádza v oblasti Podunajskej nížiny a celku Podunajská rovina. Predstavuje ho mladá štruktúrna fluvialna rovina, vytvorená riečnymi akumuláciami Váhu a Dunaja. Priemerná nadmorská výška územia je 110 m n.m. Relatívna členitosť je v prevažnej časti územia menšia ako 10 m. Rovinný reliéf je členený nepravidelnou sústavou depresí - zvyškov ramien Váhu a Dunaja, v rôznom vývojovom štádiu, od ojedinelých aktívnych ramien cez zarastajúce a zazemňujúce sa zvyšky vo voľnej krajine až po úplne zazemnené depresie hĺbky do 1 m, zamokrené len sezónne.

Z geologického hľadiska je záujmové územie súčasťou Podunajskej nížiny, ktorá predstavuje depresiu vyplnenú terciárnymi sedimentami. Na geologickej stavbe posudzovaného územia sa podieľajú:

- sedimenty kvartéru
- sedimenty neogénu

Najvýznamnejšie geodynamické procesy sú úzko viazané na činnosť tokov Váhu a Dunaja, ktorá súvisí s ukladaním piesčitého štrku.

Pôdne pomery

Pôdno-ekologické stanovištné podmienky v oblasti kvality poľnohospodárskej pôdy v skúmanej lokalite možno hodnotiť ako priaznivé. Holocénne sedimenty tvoria substrát pre pôdny kryt, ktorý je tvorený hlbokými bezskeletnatými pôdami. Na území sú vyvinuté pôvodom hydromorfné pôdy, avšak v rôznom stupni vývoja, od hydromorfných fluvizemí glejových a fluvizemí cez semihydromorfné čiernice až po terestrické, podzemnou vodou len výnimočne ovplyvňované černozeme čiernicové.

Klimatické pomery

Záujmové územie predstavuje najteplejšiu oblasť Slovenska, podľa klimatických oblastí patrí do oblasti teplej (50 a viac teplých dní v roku s maximálnou teplotou 25°C a viac). Záujmové územie patrí do podoblasti suchej, okrsok teplý suchý, s miernou zimou a dlhším slnečným svitom (teplota v januári nad – 3 °C, trvanie slnečného svitu vo vegetačnom období nad 1500 hodín).

Hydrologické pomery

Územie patrí do povodia rieky Dunaj, ktorá preteká cca 1300 m južne od lokality v hlavnom koryte. V celom úseku rieky tohto územia sa prejavuje vzduštie hladiny vplyvom vodného diela Gabčíkovo. Ďalší významný tok, ktorým je rieka Váh, preteká cca 140 m východne od plánovanej stavby.

V dotknutom území sa nenachádza žiadna veľká vodná nádrž, ale ani malá vodná nádrž. Viac sú využívané bagroviská, resp. ramená tokov a to Virt, Kava.

Po hydrogeologickej stránke záujmové územie je súčasťou hydrogeologického rajónu Q 052 – kvartér juhozápadnej časti Podunajskej nížiny. Sedimenty kvartér a vrchný pliocén /ruman/ tu vytvárajú jednotný hydrogeologický celok, ale už s redukovanou mocnosťou, nakoľko neogénne podložie vo forme ílovitého vývoja sa tu už nachádza v hĺbke okolo 5 m p.t. Podzemné vody sú teda viazané na okrajovú zónu mladej tektonickej depresie vyplnenej štrkami, pieskami s prímiesou štrku a stredno-hrubozrnnými pieskami, ktoré poskytnú vhodné podmienky pre vznik menších kolektorov podzemných vôd.

Vodohospodársky chránené územia

Priamo v riešenom území sa **nenachádzajú** žiadne vodohospodársky chránené územia. Ostrov Červenej flotily predstavuje pásmo hygienickej ochrany I. stupňa vodného zdroja pre Komárno. Od riešenej lokality je vzdialený cca 1,5 m juhozápadne.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

Na základe terestrického biocyklu zoogeografického členenia Slovenska, záujmové územie patrí do provincie stepí panónskeho úseku. Z pohľadu limnického biocyklu patrí územie do pontkaspickej provincie, podunajského okresu a západoslovenskej časti. Do oblasti sa šírili druhy hlavne južnou panónskou cestou.

Faunu priamo riešeného územia tvoria prevažne synantropné druhy mestského osídlenia. Druhovú diverzitu územia zvyšujú prítomné krajinné prvky – brehové porasty rieky Váh. Brehová vegetácia na pravej strane rieky Váh južne od mosta (Novozámocká cesta) bola odstránená.

V priľahlom území sa môže vyskytovať aj niekoľko desiatok druhov hniezdiacich vtákov, predovšetkým z radu spevavcov, ktoré hniezdia hlavne v častiach s vegetačnou pokrývkou. Z čeladi možno spomenúť krkavcovité, drozdovité, sýkorkovité, penicovité, muchárovité, pinkovité a ďatľovité. Ďalšie druhy hniezdia v dutinách a štrbinách budov (vrabec domový, holub domáci, belorítka obyčajná, kavka tmavá). Z dravých druhov vtákov sa v urbánnom prostredí a neďalekej vidieckej krajine často vyskytuje sokol myšiár a myšiarka ušatá.

Na základe fytoogeografického členenia Slovenska záujmové územie patrí do: dubovej zóny – nížinnej podzóny – rovinnej oblasti – mokradňového okrsku. Územie sa nachádza v nive rieky Váh a v blízkosti sútoku Váhu do Dunaja. Potenciálna prirodzená vegetácia v území sú vrbovo-topoľové lesy v zaplavovaných územiach veľkých riek (mäkký lužný les). Ďalej od rieky by na tento mäkký lužný les nadväzovali jaseňovo-brestové-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdý lužný les).

Pôvodná vegetácia bola z územia odstránená, nahradili ju prevažne rôzne druhy synantropnej vegetácie a zastavaná plocha. Malé prvky pôvodnej vegetácie sa zachovali v brehovej vegetácii rieky Váh a Dunaj. Južne od mosta 63-024 sa nachádza lúka, západne zástavba bytových domov, severne sa nachádza pás zapojenej kríkovito-stromovej vegetácie pri samotnej ceste, za ním lúka s krovinami a stromami, východne sa nachádza premostenie rieky Váh.

Chránené územia prírody a krajiny

Mostný objekt je umiestnený v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Obyvateľstvo a osídlenie

Realizáciou zámeru je dotknuté k.ú. sídla Komárno, okres Komárno, Nitriansky kraj. V okresnom sídle Komárno v r. 2016 žilo 34 228 obyvateľov. V populačnom vývoji obyvateľstva vidieť, že nastúpený celorepublikový trend (postupne znižujúci sa prirodzený prírastok) negatívne ovplyvňuje v posledných rokoch aj celkový počet obyvateľov Komárna (napr. v r. 2001 malo sídlo 37 447 obyvateľov). V roku 2016 sa narodilo v Komárne 274 živonarodených obyvateľov a zomrelo 381, čo predstavovalo prirodzený úbytok - 107 obyvateľov (Zdroj: www.statistics.sk).

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V okolí mostného objektu sa kultúrne a historické pamiatky a iné pozoruhodnosti nenachádzajú.

Archeologické lokality

Kataster Komárna je územím bohatým na archeologické nálezy (rímske, keltské, staroslovanské náleziská) bližšie objasňujúce históriu a vývoj osídlenia daného územia. V širšom území sú známe nasledovné archeologické lokality: sídlisko železovskej kultúry (neolit) – Tehelňa, nálezy zo 4. storočia (doba rímska) – Leninove sady, avarsko-slovanské pohrebiská (7.-8. storočie) – Robotnícka štvrť I. a II., Nová Osada, Letecké Pole, ul. 24. augusta, staromaďarské pohrebisko (10. storočie) – ul. Paulíny-Totha, sarkofág v stene evanjelického kostola (doba rímska).

5 HODNOTENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA, ZA PREDPOKLADU NEIMPLEMENTOVANIA INVESTÍCIE

Navrhovaná rekonštrukcia mostného objektu 63-024 rieši odstránenie konštrukčných nedostatkov na riešenom objekte a zároveň upravuje bezpečnostné parametre cesty tak, aby vyhovovali normovým parametrom požadovaným pre mostný objekt na ceste I. triedy.

V tzv. nulovom variante sa vychádza zo súčasných parametrov mostného objektu, s výskytom bezpečnostných rizík, bodových závad na ceste, ktoré zvyšujú riziko kolíznych situácií na tejto frekventovanej komunikácii.

6 SÚLAD NAVRHOVANEJ ZMENY ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Umiestnenie stavby je v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou vyššieho územného celku Nitrianskeho samosprávneho kraja.

7 SUMARIZÁCIA VPLYVOV VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie možno na základe procesu EIA a posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Vplyvy na obyvateľstvo

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života dotknutého sídla, v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby cesty na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). K pozitívnym vplyvom výstavby možno zaradiť vytvorenie pracovných príležitostí.

Prevádzka cesty spolu s mostným objektom pôsobí na obyvateľstvo v jej okolí predovšetkým hlukom a znečistením ovzdušia. Na základe zhodnotenia zdravotných rizík nie je predpoklad, že prevádzka cesty by mala negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Nosná konštrukcia mostného objektu nebude menená čím sa eliminujú zásahy do horninového prostredia. Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf nezmení.

Vplyv na povrchové a podzemné vody

Mostný objekt cesty I/63 v danom úseku nie je v kontakte so žiadnymi povrchovými tokmi. Tieto nebudú ovplyvnené ani nepriamo.

Ovplyvnenie kvality podzemných vôd je rizikové iba v prípade havarijného úniku pohonných a prevádzkových kvapalín.

Vplyvy na pôdu

Navrhované stavebné úpravy budú vykonávané na existujúcom telese mostného objektu a nevyvolávajú potrebu trvalého záberu poľnohospodárskeho a lesného fondu.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Pri rekonštrukčných prácach majú byť odstránené dreviny len v bezprostrednej blízkosti mosta, vo vzdialenosti 3 m od okraja mostného objektu. Dohromady len 12 jedincov drevín nad 40 cm (baza čierna, svíb krvavý, slivka trnková, pajaseň žliazkatý), z toho polovicu tvorí invázny pajaseň žliazkatý.

Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny

Stavba sa v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, kde platia príslušné ustanovenia zákona vzťahujúce sa na celé územie SR. Chránené územia sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovaného úseku I/63.

Vplyvy na územia Natura 2000

Mostný objekt priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).

Najbližšie územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000) identifikované v širšom riešenom území sa nachádzajú vo vzdialenostiach:

- SKCHVU007 Dunajské luhy - južne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 140 m;
- SKCHVU005 Dolné Považie - severne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 2,1 km
- SKUEV0819 Vážsky Dunaj - severovýchodne od mostného objektu vo vzdialenosti cca 360 m;

Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu. V trase neboli identifikované ani iné mokrade.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Posudzovaná činnosť priamo ani nepriamo nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje žiadne priame ani nepriame ohrozenie prípadne narušenie prvkov ÚSES nakoľko sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od riešeného územia a je nepravdepodobné, že by realizáciou navrhovanej činnosti mohlo dôjsť k ich ohrozeniu, príp. narušeniu.

Kumulatívne a synergické vplyvy

V súvislosti s prevádzkou mostného objektu je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií.

V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta I/63. Dotknuté územie je súčasťou intravilánu mesta Komárno, kde sa prejavuje typický mestský ruch sprevádzaný osobitným zdrojom hluku a to prejazdy motorových člnov na rieke Váh, ktorá je vzdialená cca 120 m od mostného objektu. ďalším zdrojom hluku sú činnosti v príľahlom oplotenom areáli, kde sídlia rôzne firmy s komerčným charakterom.

Navrhované zmeny rekonštrukcie mostného objektu na ceste I/63 nebudú mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov.

8 ZMIERŇUJÚCE OPATRENIA

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:

- na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
- na zníženie prašnosti,
- na zmiernenie negatívnych dopadov na biotu a krajinu,
- na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- na manipuláciu s odpadmi.

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa výrubu drevín budú riešené v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vykonávacou vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z.z.. Príslušný orgán ochrany prírody a krajiny uloží žiadateľovi v súhlase na výrub dreviny povinnosť, aby uskutočnil primeranú náhradnú výsadbu drevín na vopred určenom mieste, na náklady žiadateľa. Orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu, iba ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu.

Pre výstavbu platí štandardný postup modernizácie cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,

- príprava územia (odstránenie stromov),
- úprava mostného objektu,
- dokončovacie práce.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Posudzovaný úsek cesty I. triedy s mostným objektom 63-024 nebol v minulosti posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nakoľko stavby boli vybudované pred účinnosťou tohto ako aj predchádzajúceho zákona č. 127/1994 Z.z.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV

Mapa širších vzťahov je prezentovaná mapovou prílohou č. 1.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia pre stavebné povolenie „Rekonštrukcia mostov na ceste I/63 v Komárne, I/63 Komárno, most 63-024“, spracovaná spoločnosťou Alfa 04 a.s. v auguste 2020. Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

03.09. 2020

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

Zodpovedný riešiteľ: Mgr. Peter Hujo
ENVICONSLT spol. s.r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina

Ing. Juraj Füst
Alfa 04 a.s.
Jašíkova 6, 821 03 Bratislava

Potvrdenie správnosti údajov:

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
Ing. Viliam Žák
Riaditeľ IVSC Bratislava

Slovenská správa ciest
Miletičova 19,
826 19 Bratislava