I/11 RADOĽA – MOST 229

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

Navrhovateľ:

Slovenská správa ciest Bratislava, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
v zastúpení
Investičná výstavba a správa ciest Žilina, M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

Zhotoviteľ:

DAQE Slovakia s.r.o.

Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina, Slovensko

Žilina, február 2022

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI ... 3
1. NÁZOV ... 3
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO ... 3
3. SÍDLO ... 3
4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA ... 3
5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE ... 3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ... 4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ... 4
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ... 4
2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA ... 4
2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU ... 4
2.2 POPIS NAVRHOVANÉHO TECHNICKÉHO RIEŠENIA ... 5
2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY ... 12
2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH ... 13
3. PREPOJENIE S OSTANÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE ... 15
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV ... 15
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE ... 16
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ ... 16
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH ... 19
1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF ... 19
2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY ... 19
3. VPLYVY NA OVZDUŠIE ... 19
4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY ... 20
5. VPLYVY NA PÔDU ... 20
6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY ... 20
7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ ... 21
8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA ... 21

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY 21
10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME 21
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY 21
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ 21
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY 21
14. INÉ VPLYVY 21
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV 22

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 24
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 24
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 24
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 24
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 24
5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH 25

VI. PRÍLOHY 27
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA 27
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE 27
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 27
4. FOTODOKUMENTÁCIA ..... **Chyba! Záložka nie je definovaná.**

VII. DÁTUM SPRACOVANIA 28
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA 28
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA 28

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Bratislava

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

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

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

Ing. Stanislav Lališ – námestník úseku investičnej prípravy
Tel: 041/507 46 38
E-mail: stanislav.lalis@ssc.sk

Ing. Jana Štoderová – odborný zamestnanec úseku prípravy
Tel: 041/507 46 34
E-mail: jana.stoderova@ssc.sk

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

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/11 Radoľa – most 229

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Žilinksý
Okres:	Kysucké Nové Mesto
Katastrálne územie:	Radoľa
Parcely:	KN C 1897/48, 1897/85, 1895/42, 1895/32, 1895–/41, 1970/26, 1970/15, 1970/16, 1970/21, 1973/9

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

Navrhovanou činnosťou je rekonštrukcia existujúceho mostného objektu na ceste I/11. Mostný objekt sa nachádza v intraviláne obce Radoľa na ceste I/11 v blízkosti križovatky s cestami III/2052 (smer Kysucké Nové Mesto) a III/2054 (smer Radoľa). Most prevádza cestu I/11 v km cca 434,123 ponad Vadičovský potok. Prevádzaná komunikácia má na moste šírku medzi zvýšenými obrubami 11,5 m. Most je bez chodníkov. Kategória cesty je C11,5/50. Smerové vedenie cesty je v mieste mostu v oblúku r = cca 1200 m. Niveleta v pozdĺžnom smere klesá -0,14%. Priečny sklon na moste je konštantný jednostranný 2,5%.

Spodná stavba – existujúce opory sú založené na brehoch potoka (pravdepodobne plošne) a svojim obrysom nezasahujú do prietočného profilu. Opory mosta priamo nadväzujú na opory susedného dvojpoľového mosta. Spodná hrana nosnej konštrukcie v najnižšom mieste sa v mieste toku nachádza 0,50 m nad hladinou Q100–ročného prietoku. V predmetnej lokalite je Q100 = 110 m3/s, čo predstavuje výšku 351,290 m n. m.

Komunikácia na začiatku a konci úseku nadväzuje priamo na existujúcu komunikáciu I/11. Za mostom sa nachádza svetelne riadená križovatka s cestami III/2052 (smer Kysucké Nové Mesto) a III/2054 (smer Radoľa).

Mostný objekt premosťuje Vadičovský potok. Potok preteká popod existujúci most v neupravenom koryte lichobežníkového tvaru. Koryto má v korune šírku cca 16 m a hĺbku cca 2,3 m. Brehy sú neudržiavané, porastené kríkmi a miestami stromami. Pôvodné koryto je pred mostom rozdelené pilierom susedného mosta, čo spôsobilo značné zanesenie polovice koryta a tok vody za bežného prietoku je sústredený v prvej polovici koryta popred oporu 1. Driek opory 1 a jej základ sú chránené opevnením, ktoré je už v značne zlom stave a pri stavbe bude obnovené. V rámci stavby dôjde k úprave koryta do pôvodného profilu a naplaveniny z pod mostov budú odťažené .

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a priľahlých úsekov cesty 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 POPIS NAVRHOVANÉHO TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na realizáciu stavby, spracovaná firmou DAQE Slovakia s.r.o..Žilina, v máji 2021.

Navrhovanou činnosťou je rekonštrukcia existujúceho mostného objektu na ceste I/11. Mostný objekt sa nachádza v intraviláne obce Radoľa na ceste I/11 v blízkosti križovatky s cestami III/2052 (smer Kysucké Nové Mesto) a III/2054 (smer Radoľa). Most prevádza cestu I/11 v km cca 434,123 ponad Vadičovský potok. Prevádzaná komunikácia má na moste šírku medzi zvýšenými obrubami 11,5 m. Most je bez chodníkov. Kategória cesty je C11,5/50. Smerové vedenie cesty je v mieste mostu v oblúku r = cca 1200 m. Niveleta v pozdĺžnom smere klesá -0,14%. Priečny sklon na moste je konštantný jednostranný 2,5%.

Spodná stavba – existujúce opory sú založené na brehoch potoka (pravdepodobne plošne) a svojim obrysom nezasahujú do prietočného profilu. Opory mosta priamo nadväzujú na opory susedného dvojpoľového mosta. Spodná hrana nosnej konštrukcie v najnižšom mieste sa v mieste toku nachádza 0,50 m nad hladinou Q100–ročného prietoku. V predmetnej lokalite je Q100 = 110 m3/s, čo predstavuje výšku 351,290 m n. m.

Komunikácia na začiatku a konci úseku nadväzuje priamo na existujúcu komunikáciu I/11. Za mostom sa nachádza svetelne riadená križovatka s cestami III/2052 (smer Kysucké Nové Mesto) a III/2054 (smer Radoľa).

Mostný objekt premosťuje Vadičovský potok. Potok preteká popod existujúci most v neupravenom koryte lichobežníkového tvaru. Koryto má v korune šírku cca 16 m a hĺbku cca 2,3 m. Brehy sú neudržiavané, porastené kríkmi a miestami stromami. Pôvodné koryto je pred mostom rozdelené pilierom susedného mosta, čo spôsobilo značné zanesenie polovice koryta a tok vody za bežného prietoku je sústredený v prvej polovici koryta popred oporu 1. Driek opory 1 a jej základ sú chránené opevnením, ktoré je už v značne zlom stave a pri stavbe bude obnovené. V rámci stavby dôjde k úprave koryta do pôvodného profilu a naplaveniny z pod mostov budú odťažené .

Kultúrne pamiatky: Stavba nezasahuje do žiadnych kultúrnych pamiatok ani chránených objektov. V blízkosti stavby sa žiadne takéto objekty nenachádzajú.

Chránené územia: Stavba nezasahuje do maloplošných ani veľkoplošných chránených lokalít. Stavba nezasahuje do území európskeho významu NATURA 2000 ani do chránených vtáčích území.

Inžinierske siete: V mieste stavby sa nachádzajú inžinierske siete. Na moste na pravej rímse sa nachádza kábel verejného osvetlenia (NN). Kábel bude počas prác v druhej etape dočasne vyvesený. Po betonáži bude kábel uložený do chráničky v rímse bez nutnosti rozpojenia. V blízkosti opory 2 sa ďalej nachádzajú oznamovacie káble ST a pred mostným objektom smerom na Čadcu sa nachádza plynovod, ktorý nebude stavbou dotknutý. V priestore staveniska sa ďalej nachádzajú siete NN, VN, telefónne a diaľkové káble, rozvody VO, vodovod, plynovod, kanalizácia, rozvody CSS. Počas výstavby objektu nedôjde k prekládkam ani úpravám týchto inžinierskych sietí.

Stručný opis riešenia

Jedná sa o rekonštrukciu existujúceho mosta. Most je jednopoľový z nosníkov KA-61. Nosná konštrukcia je tvorená 12 nosníkmi typu KA-61 o dĺžke 16,60 m. Pole je zmontované z nosníkov pre typovú dĺžku 15,80 m, pričom sú zlepené z troch segmentov so škárami v tretinách rozpätia. Nosníky sú navzájom spojené dobetonávkou, na hornej ploche nosníkov je vyhotovená vrstva vyrovnávacieho betónu s výstužou. Nosníky sú uložené na masívnych betónových oporách na vrstve lepenky. Opory a krídla sú z prostého betónu, založené plošne. Úložné prahy sú zo slabo vystuženého betónu. Most nemá záverné stienky, túto funkciu spĺňajú masívne dobetonávky čiel nosníkov. Most nemá mostné závery, odvodňovače sú skorodované a nefunkčné. Mostný zvršok tvoria rímsy a vozovka. Rímsy majú kamennú obrubu, povrch je z liateho asfaltu, ako bezpečnostné zariadenie slúži oceľové zábradlie. Vozovka je asfaltová, na moste sa nachádzajú tri jazdné pruhy. Most prevádza cestu I/11 ponad Vadičovský potok. Koryto je neupravené a nespevnené.

Dôvodom potreby rekonštrukcie je veľmi zlý stavebno-technický stav mosta. Napriek tomu že viaceré nosníky KA sa javia v pomerne dobrom stave, zároveň viaceré nosníky vykazujú závažné poruchy. patria tu poruchy ako je korózia predpínacej výstuže, pretrhnutie drôtov predpínacej výstuže, rozpad betónu, korózia kotiev predpätia. Betóny sú zatečené a vlhké. Dobetonávky medzi nosníkmi sú povypadávane a preteká cez ne voda. Betón spodnej stavby je najmä na okrajoch rozpadnutý, nachádzajú sa tu kaverný a dochádza ku vypadávaniu materiálu. Nachádza sa tu viacero trhlín. Mostný zvršok je takmer v havarijnom stave. Rímsy sú rozpadnuté, zábradlie je odhrdzavené a nespĺňa požiadavky na ochranné zariadenie. Vozovka je zdeformovaná s množstvom výtlkov a trhlín, hydroizolácia je nefunkčná. Prechodové oblasti sú prepadnuté a za oporou 1 sa nachádza pod vozovkou kaverna.

Na základe vyššie uvedených skutočnosti je nevyhnutá rekonštrukcia daného mosta. Počas spracovania PD boli zvažované rôzne varianty opravy, pričom nakoniec bol zvolený variant s úplnou výmenou nosnej konštrukcie. Dôvodom je pomerne výrazné poškodenie približne 1/3 nosníkov, ktoré sa nedá zvrátiť. Nakoľko sa jedná o nosníky, ktoré sa už v dnešnej dobe nevyrábajú a sú položené na oporách bez ložísk ako jediné riešenie, ktoré spĺňa podmienku funkčnosti, životnosti a hospodárnosti je riešenie uvažujúce s úplnou výmenou NK. K tomuto riešeniu zodpovedá návrh úprav spodnej stavby. Zároveň bude úplne vymenený mostný zvršok a bude opravený kryt komunikácie v nevyhnutnom rozsahu.

Účelom činnosti by je odstránenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte. Účel bude dosiahnutím demoláciou nevyhovujúcej nosnej konštrukcie mosta a jej nahradením novou nosnou mostnou konštrukciou. Toto riešenie bolo zvolené nakoľko sanácia a oprava existujúcej konštrukcie je pri poruchách, ktoré sa na moste vyskytujú nehospodárna. Po ukončení prác bude most spĺňať požiadavky všetkých dnes platných noriem, predpisov a požiadaviek kladených na takýto objekt.

Navrhované riešenie stavby vychádza zo spracovaného ekonomického a technického porovnania viacerých variant. Jedná sa o pomerne jednoduchú stavbu – výstavba jednopoľového trámového mosta ponad vodný tok.

Základné parametre stavby sú nasledovné:

- Kategória komunikácie: C 9,5/50 - redukovaná
- Šírka medzi obrubami na moste: 11,50 m
- Voľná šírka komunikácie na moste: 12,00 m
- Šírka chodníkov: bez chodníkov
- Dĺžka staničenia komunikácie: 85,0 m
- Počet križovatiek: 0
- Počet mostov: 1
- Dĺžka mostov: 26,0 m
- Plocha asfaltových vozoviek: 959 m2
- Plocha chodníkov: 0 m2
- Plocha NK mostov: 339 m2
- Doba výstavby: Predpokladaná doba výstavby 8 mesiacov.

Členenie stavby po stavebných objektoch je nasledovné:

- D 101 – Úpravy komunikácií (KS 2111)
- D 201 – Most ev.č. 11-229 (KS 2141)

D 101 – Úprava komunikácií

Účel stavebného objektu:

Účelom navrhovaných stavebných prác je zabezpečenie plynulej premávky na obchádzkovej trase počas výstavby mosta 11-229 na ceste I/11. Stavebný objekt rieši zriadenie obchádzkovej trasy ako aj následné úpravy (opravu) výstavbou dotknutých komunikácií po ukončení výstavby mosta 11-229.

Popis prác:

Práce sú rozdelené do dvoch etáp:

ETAPA 1

V rámci etapy 1 bude opravená existujúca komunikácia, aby bola spôsobilá na vedenie presmerovanej dopravy počas stavby. Zároveň bude zriadené dočasné napojenie medzi cestou I/11 a súbežnou komunikáciou (vetva križovatky), ktoré bude slúžiť vozidlám v smere Žilina – Čadca. V smere staničenia cesty I/11 je obchádzková komunikácia situovaná vľavo, dĺžka obchádzkovej trasy je cca 90 m, šírka obchádzky je na moste cca 6,20 m, šírka dočasného prejazdu je kolmo 8,50 m. Tvar prejazdu bol zvolený tak, aby zabezpečil plynulá prejazd kamiónu dĺžky 18 m. Navrhnuté sú nasledovné práce:

- Vybúranie existujúceho obrubníka popri ceste I/11 (súčasť SO 201)
- Výkop pre zriadenie dočasného prejazdu
- Rozprestretie geotextílie a vybudovanie konštrukcie prejazdu
- Oprava krytu komunikácie obchádzkovej trasy, vypravenie výtlkov, zálievka trhlín a škár vo vozovke

ETAPA 2

Druhá etapa bude zrealizovaná po spustení mosta do užívania. V rámci tejto etapy bude odstránené dočasné prepojenie a bude obnovený kryt súbežnej komunikácie. Navrhnuté sú nasledovné práce:

- Vybúranie betónového krytu dočasného prejazdu
- Obnova obrubníka popri ceste I/11 (súčasť SO 201)
- Odstránenie vrchnej vrstvy zeminy v celom ostrovčeku, zrovnanie podkladu
- Zahumusovanie a zatrávnenie ostrovčeka
- Súvislé frézovanie krytu súbežnej komunikácie (vo vyznačenom rozsahu)
- Obnova krytu komunikácie

D 201 – Most ev.č. 11-229

Účel stavebného objektu

Účelom stavebného objektu je rekonštrukcia mosta. Jedná sa o hlavný stavebný objekt stavby.

Popis technického riešenia

Charakteristika mosta:

a) cestný most
b) –
c) most nad údolím , tokom
d) most s jedným otvorom
e) jednopodlažný
f) s hornou mostovkou
g) nepohyblivý
h) trvalý
i) pravotočivý oblúk cca. R=1200m

výškovo niveletá klesá -0,14%
j) šikmý α=81,12°
k) s normovou zaťažiteľnosťou
l) masívny
m) plnostenný
n) trámový
o) otvorene usporiadaný
p) s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia: 15,290 m šikmo (15,106 m kolmo)
Dĺžka nosnej konštrukcie: 17,678 m šikmo (17,466 m kolmo)
Rozpätia polí: 16,20 m
Dĺžka mosta: 26,00 m

Šikmosť mosta **:** pravá šikmosť α = 81,12°
Šírka medzi zvýšenými obrubami **:** 11,50 m
Voľná šírka mosta **:** 11,50 m
Celková šírka mosta **:** premenlivá min. 12,95m max. 13,10 m
Výška mosta **:** max. cca 4,1 m
Stavebná výška **:** 1,16 m
Plocha mosta **:** 339,30 m^2
Zaťaženie mosta **:** podľa STN EN 1991, NORMOVÉ
Zaťaženie mosta dopravou **:** použité zaťažovacie modely (ZM 1,2,3,4, FLM3)

BÚRACIE PRÁCE, FRÉZOVANIE A ČISTENIE

V rámci búracích prác bude postupne mostný zvršok, nosná konštrukcia a časť spodnej stavby existujúceho mosta vybúraný. Hlavné búracie práce prebehnú v dvoch etapách a to nasledovne:

- frézovanie krytu vozovky v celom rozsahu úpravy: 100 mm
- frézovanie na moste a v mieste búrania celej vozovky ďalších 50 mm

ETAPA 1: Vybúranie ľavej polovice mosta (v smere staničenia) v nasledujúcom rozsahu:

- búranie zvyšných vrstiev vozovky na moste a mimo mosta v rozsahu realizácie plnej konštrukcie vozovky v rámci búranej časti mosta.
- dobúranie podkladu vozovky na moste (vyrovnávací betón, mazanina s prostého betónu, izolácia)
- rozobratie zábradlia na moste a vybúranie rímsy na búranej časti
- medzi búranou a ostávajúcou časťou nosnej konštrukcie bude pozdĺžne narezaná škára a medzi nosníkmi bude vybúraná dobetonávka, tak aby nedošlo k poškodeniu ostávajúcej časti nosnej konštrukcie.
- búraná časť nosníkov KA-61 bude postupne odstránená žeriavom
- následne bude realizované narezanie aj na rozhraní búranej a ostávajúcej časti spodnej stavby.
- budú vybúrané časti záverných stienok existujúceho mosta (opora 1 a 2)
- čiastočne bude vybúraný driek opory 1

ETAPA 2: Vybúranie pravej polovice mosta v rovnakom rozsahu a postupnosti ako v prípade etapy 1. Búranie druhej polovice mosta bude prebiehať po spustení prvej časti nového mosta do prevádzky.

ZALOŽENIE MOSTA

Na založenie oboch opôr mosta sa využijú pôvodné základy, na ktorých bude vybetónovaný železobetónový zakotvený úložný prah, ktorý bude z rubovej strany rozšírený o roznášaciu dosku minimálnej hrúbky 400 mm. Pre založenie oporných múrov nadväzujúcich na krídla 1P a 2P budú realizované plošné základy.

OPORA č. 1

Po vybúraní a odkopaní prechodovej oblasti budú vybúrané existujúca záverná stienka a časť drieku opory. Krídla budú pri stavbe kompletne vybúrané (minimálne v rozsahu umožňujúcom realizáciu nových krídiel v projektovanom tvare). Pôvodná betónová opora 1 pôsobí ako gravitačná opora a je založená pravdepodobne na plošnom masívnom základe. Opora je vzhľadom na os cesty šikmá (81,11°). V rámci rekonštrukcie mosta nedôjde k zvýšeniu zaťaženia od vlastnej tiaže a stálych zaťažení na oporu, ktoré by mohli mať nepriaznivé účinky na jej únosnosť.

Na pôvodnú spodnú stavbu budú v rámci stavebných prác realizované nové konštrukcie. Navrhnutý je železobetónový úložný prah premennej hrúbky, ktorý bude do pôvodnej spodnej stavby zakotvený vlepenou výstužou. Horná plocha úložného prahu bude realizovaná v sklone 4,0% (kolmo na ul. prah). Na úložnom prahu budú v mieste ložísk vybetónované bloky na zabezpečenie vodorovnej plochy pod ložiskami, ako i na umožnenie osadenia lisov v prípade potreby výmeny ložísk. Na zvýšenie únosnosti opory je úložný prah na rubovej strane rozšírený o roznášaciu železobetónovú dosku dĺžky 1,50 m. Roznášacia doska bude monoliticky spojená s konzolovými krídlami na stranách. Na úložnom prahu bude následne realizovaná záverná stienka. Záverná stienka má hrúbku 0,65 m a v korune bude opatrená úpravou pre uloženie prechodovej dosky šírky 300 mm. Prechodová doska bude uložená kĺbovo. Má hrúbku 250 mm a bude uložená na vrstve podkladného betónu hr. 100 mm. Prechodová doska má dĺžku 3,5 m.

Krídlo 1L je riešené ako zavesené. Pozdĺžny sklon horného povrchu krídla kopíruje sklon komunikácie. Krídlo je monoliticky spojené s betónovou roznášacou doskou. Krídlo 1P je riešené ako zavesené. Krídlo je monoliticky spojené s betónovou roznášacou doskou. V spodnej časti je krídlo zakotvené do rubovej časti drieku opory. Na konzolové krídlo priamo nadväzuje oporný múr. Celková dĺžka oporného múru je 5,0m. V priečnom reze je múr tvorený plošným základom obdlžnikového tvaru a driekom. Hrúbka základu v mieste drieku je 820 mm a celková šírka základu je 1,9m. Do základu je votknutý driek múru.

OPORA č. 2

Po vybúraní a odkopaní prechodovej oblasti bude vybúraná existujúca záverná stienka a časť drieku opory. Pôvodná betónová opora 2 pôsobí ako gravitačná opora a je založená pravdepodobne na plošnom masívnom základe.

Na pôvodnú spodnú stavbu budú v rámci stavebných prác realizované nové konštrukcie. Navrhnutý je železobetónový úložný prah premennej hrúbky. Na úložnom prahu budú v mieste ložísk vybetónované bloky na zabezpečenie vodorovnej plochy pod ložiskami. Na zvýšenie únosnosti opory je úložný prah na rubovej strane rozšírený o roznášaciu železobetónovú dosku dĺžky 1,50 m. Na úložnom prahu bude následne realizovaná záverná stienka. Prechodová doska bude uložená kĺbovo. Má hrúbku 250 mm. Prechodová doska má dĺžku 3,5 m a sklon 10,0% . Krídlo 2L je dĺžky 1,189 m a je riešené ako zavesené (votknuté). Je hrúbky 0,55m. Krídlo je monoliticky spojené s betónovou roznášacou doskou.

Krídlo 1P je dĺžky 2,242m (konzolová časť) je riešené ako zavesené. Krídlo je monoliticky spojené s betónovou roznášacou doskou. V spodnej časti je krídlo zakotvené do rubovej časti drieku opory vlepenou výstužou a jeho súčasťou je i kotvená dobetonávka bočnej plochy drieku opory. Na konzolové krídlo priamo nadväzuje oporný múr. Celková dĺžka oporného múru je 4,5 m. V priečnom reze je múr tvorený plošným základom obdlžnikového tvaru a driekom. Horné plochy základu sú realizované v sklone. Hrúbka základu v mieste drieku je 820 mm a celková šírka základu je 1,9m.

NOSNÁ KONŠTRUKCIA

Je tvorená prosto uloženým spriahnutým nosníkom. Most tvorí jedno pole o rozpätí 16,20 m. Šírka NK je 12,600 m. Dĺžka premostenia mosta je 15,29 m (šikmo) resp. 15,106 m (kolmo). Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 17,678 m. NK je navrhnutá ako 11-trámová z predpätých nosníkov konštantnej výšky. Nosníky sú spriahnuté zo železobetónovou spriahajúcou doskou hrúbky min. 220 mm. Osová vzdialenosť nosníkov je 1,15 m, šírka

dosky je 12,600 m. Horný povrch dosky kopíruje priečny sklon vozovky – jednostranný 2,5 % s úžľabím na pravom okraji (od úžľabia protisklon 4,0 %). Pozdĺžny sklon nosnej konštrukcie kopíruje priebeh nivelety na moste. Os NK je rovnobežná s osou komunikácie.

Horný povrch spriahajúcej dosky bude kopírovať sklonové pomery na moste. Priečny sklon na moste bude jednostranný 2,5 %. Vo vzdialenosti 0,80 m od okraja na pravej strane bude v priečnom smere vytvorené úžľabie. Od tohto úžľabia bude stúpajúci sklon smerom k voľnému okraju 4,0%. Pozdĺžny sklon rešpektuje existujúcu niveletu komunikácie I/II na moste. V spriahajúcej doske budú otvory pre osadenie trubičiek odvodnenia izolácie a taktiež otvory pre osadenie mostných odvodňovačov.

LOŽISKÁ

Uloženie nosnej konštrukcie na spodnú stavbu bude na oporách pomocou elastomerových ložísk. Celkom bude použitých 22ks elastomerových ložísk.

MOSTNÉ ZÁVERY A DILATÁCIE

Mostné závery sú navrhnuté v súlade so zákonom č.355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení neskorších predpisov s ohľadom na minimálne šírenie hluku. Vzhľadom na blízkosť zastavaného územia je nutné uvažovať s odhlučnenými mostnými závermi.

Mostné závery sú navrhnuté na maximálny posun ±30 mm na opore č. 1 a ±15 mm na opore č.2. Nastavenie mostných záverov bude napočítané dodatočne po jednoznačnom stanovení ich typu. Priečne sklony dilatácie sledujú pozdĺžny spád vozovky. Presný plánovaný typ mostných záverov predpokladaných použiť na moste musí zhotoviteľ stavby predložiť na odsúhlasenie.

VOZOVKA

-	Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný, SMA 11-I	STN EN 13 108-5	40 mm
-	Spojovací postrek katiónaktívny emulzný modifikovaný PS CBP	STN 73 6129: 2009	0,5 kg/m^2
-	Asfaltový betón strednozrnný modifikovaný AC$_O$ 11-I	STN EN 13 108-1	45 mm
-	Spojovací postrek katiónaktívny emulzný modifikovaný PS CBP	STN 73 6129: 2009	0,5 kg/m^2
-	Celoplošná izolácia natavovanými asf. mod. pásmi s výst. vložkou	STN 73 6242: 2010	5 mm
-	Zapečaťujúca vrstva	STN 73 6242: 2010	
	VOZOVKA SPOLU		90 mm

RÍMSY

Sú navrhnuté monolitické ŽB rímsy s monolitickým nosom. Šírka ľavej je premenlivá od 650 mm po 777 mm, sklon 4,0% smerom k obrube a šírka pravej rímsy je 800mm, sklon 4% smerom k obrube. Šírka ľavej rímsy je ovplyvnená blízkosťou druhého mostného objektu a bude upravená priamo na mieste podľa skutočného stavu. Rímsy na krídlach budú široké rovnako ako na moste. Dĺžka ľavej rímsy je 20,0 m a dĺžka pravej rímsy je 30,65 m. Sklon spodnej hrany monolitického nosu bude 4,0% smerom k okraju rímsy. Obruba ríms bude vysoká 150 mm, so sklonom 5:1. Horný povrch ríms je upravený priečnou striážou. Do ríms je kotvené oceľové mostné zábradlie.

ODVODNENIE MOSTA

Odvodnenie mostu je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky k zvýšeným obrubníkom rímsy, kde sú navrhnuté typizované celoliatinové (nerezové sa nedovoľujú) mostné odvodňovače s odtokovou rúrou zaústenou do odvodňovacieho zberného potrubia priemeru 200 mm. Odvodňovacie potrubie bude realizované v sklone minimálne 0,5% v smere k opore 2 kde bude prestupom priemeru 250 mm prevedené cez priečnik a závernú stienku do prechodovej oblasti kde bude zaústené do šachty priemeru 800 mm. Z tejto šachty je následne voda odvedená do odlučovača ropných látok. Odlučovač ropných látok musí mať kapacitu prietoku

minimálne 5 l/s. Z odlučovača ropných látok je následne voda vyvedená do odvodňovacieho sklzu z tvaroviek tbm 1-60, ktorý je zaústený do Vadičovského potoka.

ZVODIDLÁ A ZÁBRADLIA

Ľavá rímsa: na ľavej rímse bude ukotvené zábradlie so zvislou výplňou. Výška zábradlia je navrhnutá 1,1 m a zábradlie bude kotvené pomocou chem. kotiev. Výplň: mostná, mestský typ.

Pravá rímsa: bude ukotvené zábradlie so zvislou výplňou. Výška zábradlia je navrhnutá 1,1 m a zábradlie bude kotvené pomocou chem. kotiev. Výplň: mostná, mestský typ.

ÚPRAVY NA CESTE I/11

V rozsahu staničenia cesty I/11 km 434,076 (staničenie stavby -0,020) – km 434,161 (staničenie stavby -0,065) je navrhnutá úprava cesty I/11. Celková dĺžka úpravy je 85 m. Pi úprave sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Priečny sklon sa v mieste mosta upraví na jednostranný 2,5% (existujúci je cca 2,1%). Úprava komunikácie pozostáva z výmeny krytu komunikácie v hrúbke 100 mm. Výmena sa týka celej šírky vozovky v predmetnom úseku. V miestach kde bude dochádzať ku zemným prácam bude vymenená celá konštrukcia vozovky vrátane aktívnej zóny. V rozsahu staničenia bude navyše zarezaná a dosypaná krajnica. Parametre komunikácie sa nemenia.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako polotuhá, asfaltová, pre dopravné zaťaženie I. triedy. V mieste plnej výmeny konštrukčných vrstiev:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,5 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	AC_L 16-I	60 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,5 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu,	AC_p 22-I	80 mm	STN EN 13108-1
infiltračný postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PI CB	1 kg/m2	STN 73 6129:2009
cementom stmelená zmes	CBGM $_{5/6}$	150 mm	STN 73 6124-1
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 0-63	200 mm	STN 73 6126
Spolu		min. 530 mm	

V mieste kde je navrhnutá iba výmena krytu vozovky (frézovanie 2x50 mm) je konštrukcia v tomto zložení:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,50 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm	STN EN 13108-1
Výstužná mreža vo vozovky zo sklených vlákien			
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	1,00kg/m2	STN 73 6129:2009
Spolu		min. 100 mm	

Konštrukcia chodníka v mieste jeho obnovy:

Asfaltový betón jemnozrnný	AC 8; I;	30 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový postrek spojovací	PS; A 0,50 kg/m2		STN 73 6129:2009
Kamenivo spevnené cementom	CBGM $_{5/6}$	120 mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny FR. 8-32 mm	ŠD 8-32 $C_{Deklarovaná}$ 31,5 G_c	150 mm	STN 73 6126

Spolu min. 300 mm

Úprava krajnice

Existujúca krajnica bude zarezaná do požadovaného sklonu 8% a následne bude s nej odťažená vrstva hrúbky 120 mm. Tá bude následne nahradená vrstvou ŠD hrúbky 100 mm frakcie 0-22 mm. Krajnica bude následne zhutnená. Šírka úpravy je 1,50 mm

Podmieňujúce predpoklady, súvisiace (dotknuté objekty stavby)

Pred realizáciu mosta je nutné vytýčiť všetky podzemné siete.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia mosta ev.č. 11-229, ponad Vadičovský potok a nadväzujúcich úsekov cesty I/11, bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie, bez zásahu do susedných pozemkov. Doprava pre jeden smer bude vedená po polovici existujúcého mostného objektu 229 a pre druhý smer po susediacom moste, usmernená dočasným dopravným značením. K novému trvalému záberu lesných pozemkov a poľnohospodárskej pôdy nedôjde.

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

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

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

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

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

Pri prestavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy.
Stavba nepredpokladá potrebu ďalších energetických zdrojov a surovín.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Počas rekonštrukcie mostného objektu bude doprava vedená obojsmerne, po polovici existujúceho mosta 229 a po vedľajšom moste, usmernená dočasným dopravným značením.

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Stavba počas prevádzky nebude vyžadovať žiadne nové pracovné sily.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

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

Prestavba mosta neprinesie do daného územia nový zdroj znečisťovania ovzdušia.

2.4.2 Odpadové vody

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

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

2.4.3 Odpady

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

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

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

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

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

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

Poznámka: O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad

Všetok materiál z búrania bude recyklovaný pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Vybúrané kovové časti (dilatácie, kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zberných surovín. Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov o čom zhotoviteľ predloží investorovi doklad.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade so zákonom č.79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2015 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2015 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

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

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

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

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

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

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

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

Odpady, ktoré nie je možné inak využiť, je nutné skladkovať na riadenej skládke odpadov.

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

2.4.4 Hluk

Počas prestavby

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

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

Počas prevádzky

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

2.4.5 Vibrácie

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

Obdobie prestavby

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

Obdobie prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje vibrácii.

2.4.6 Žiarenie

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

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

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

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

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

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

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

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

Dotknutá obec:	*Radoľa*
Dotknutý samosprávny kraj:	Žilinsky samosprávny kraj
Dotknutý orgán:	Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor starostlivosti o životné prostredie
Povoľujúci orgán:	Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Rezortný orgán:	Ministerstvo dopravy a výstavby SR

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

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

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

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 je lokalita záujmového územia stavby zaradená do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Karpaty, provincia Západné Karpaty, subprovincia Vnútorné Západné Karpaty, oblasť Stredných Beskýd, celok Kysucká vrchovina, oddiel Kysucké bradlá.

Z geologického hľadiska sú Kysuce najsevernejším geotektonickým pásmom Západných Karpát. Geologický podklad územia tvoria treťohorné flyšové usadeniny - rytmicky sa striedajú polohy pieskovcov, ílovcov a ílovitých bridlíc.

Väčšie zásoby podzemných vôd sa nevytvárajú, preto je výdatnosť prameňov veľmi malá a vodné toky sú značne rozkolísané. Územie patrí do povodia Váhu a preteká ním jediný významný tok - Kysuca s priemerným prietokom cca 16 metrov kubických za sekundu.

Z pôvodných drevín sa zachovali bučiny a jedľové bučiny, vo vyšších polohách so smrekom. Miestami si udržali prirodzený charakter, často i pralesovitý. Na predmetnom území sa stretávajú dve geologicko-tektonické jednotky Západných Karpát - flyšové a hradbové pásmo. Flyšové pásmo charakterizujú súvrstvia pieskovcov a ílovcov, hradbové pásmo vápence a rohové sliene. Na ílovce a sliene sa viažu erózne kotlinky a brázdy, vypreparované šošovky bradlového pásma vytvárajú ostro modelované bralá vyvinuté najmä v páse od Rochovice pod Ľadonhoru.

Geologická stavba

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

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

Ložiská nerastných surovín

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

Hydrogeologické pomery

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

Klimatické pomery

Kysucké bradlá podľa klasifikácie klímy patria do mierne teplej oblasti. Iba vrcholy Stien s nadmorskou výškou 800 m patria do chladnej klimatickej oblasti.

Vegetačné obdobie trvá približne 275 dní v roku (denná teplota 5 stupňov Celzia a viac), užšie vegetačné obdobie 150 dní (denná teplota 10 stupňov Celzia a viac). Priemerná júlová teplota je 17 stupňov Celzia a januárová 4,5 stupňov Celzia.

Radoľa patrí medzi stredne vlhké lokality Slovenska, pretože priemer zrážok v obci je 779 mm, z čoho 474 mm pripadá na vegetačné obdobie.

Snehová pokrývka býva v údolí Kysuce do 50 cm (i viac) a trvá 80 - 100 dní. Tieto hodnoty sú vyššie v údolí Vadičovky. Mrazivých dní je ročne 120 - 140, zamračených 120 - 150 a jasných dní 40 - 60. Dominujú vetry zo severu (25%), z juhu (21%) a juhozápadu (14%). Priemerné ročné rýchlosti vetra sú 2 - 3 m/sek.

Voda

Záujmové územie odvodňuje Vadičovský potok, ktorý je ľavostranným prítokom rieky Kysuca. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie mosta v medzinárodnom ponímaní do povodia Váhu.
Realizovaná činnosť nezasahuje žiadnym spôsobom do Vadičovského potoka.

Podzemné vody

Hladina podzemnej vody v danej oblasti je väčšinou voľná.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú využívané minerálne pramene.

Pôda

K novým trvalým záberom poľnohospodárskej pôdy nedôjde.

Ovzdušie

Z údajov SHMÚ pri hodnotení kvality ovzdušia v SR pre rok 2019 vyplýva:
Oxid siričitý – *v* roku 2019 nebola v žiadnej aglomerácii a zóne prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 360/ 2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2019 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.
Kritická hodnota na ochranu vegetácie je 20 μg.m^{-3} za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2019 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné obdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie (DMH) na ochranu vegetácie.
Môžeme konštatovať, že klesajúci trend emisií veľkých a stredných zdrojov znečisťovania atmosféry sa priaznivo prejavuje aj na kvalite ovzdušia.
Oxid dusičitý – v roku 2019 nebola prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo prekročené na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2019 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.
Kritická úroveň na ochranu vegetácie (30 μg.m–3 za kalendárny rok vyjadrená ako NOX) nebola v roku 2019 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.
PM10 – v roku 2019 sa vyskytli prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24-hodinové koncentrácie na 3 staniciach, najviac na stanici Jelšava 61 krát a Veľká Ida 45 krát. Priemerná ročná hodnota nebola prekročená na žiadnej monitorovacej stanici. Monitorovanie PM10 dostatočne pokrýva územie Slovenska.
PM2,5 – V rokoch 2018 a 2019 sme už nezaznamenali prekročenie limitnej hodnoty priemernej ročnej koncentrácie na žiadnej meracej stanici. Priemerná ročná koncentrácia poklesla v roku 2019 v porovnaní s rokom 2018 na všetkých meracích staniciach. Celoplošný pokles priemernej ročnej koncentrácie PM2,5 na Slovensku v roku 2019 predstavoval až 12,4 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom.
Jedným z ukazovateľov, ktorý má charakterizovať zaťaženie obyvateľstva zvýšenými koncentráciami PM2,5 je indikátor priemernej expozície (IPE), ktorý je pre daný rok definovaný ako nepretržitá stredná hodnota koncentrácie spriemerovaná za všetky vzorkovacie miesta za posledné 3 roky. Podľa prílohy č. 11 k vyhláške 360/2010 Z. z. má byť v roku 2020 dosiahnutá limitná hodnota 20 μg.m–3.
Oxid uhoľnatý – v roku 2019 neprišlo na meracích staniciach k prekročeniu limitnej hodnoty na ochranu zdravia ľudí (10 000 μg.m–3), ani dolnej medze na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia (5 000 μg.m–3). Pokiaľ ide o kvalitu ovzdušia na Slovensku, táto znečisťujúca látka sa javí už niekoľko rokov ako neproblematická. V roku 2019 došlo k výraznému medziročnému zníženiu emisií oxidu uhoľnatého zo stacionárnych zdrojov (až okolo 28 %) a tým sa zmenil aj ich podiel na celkom znečisťovaní ovzdušia touto znečisťujúcou látkou.
Benzén – Dolná medza na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia (2 μg.m^{-3}) pre benzén bola v roku 2019 prekročená na monitorovacej stanici v Krompachoch, horná medza na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia (3,5 μg.m–3) nebola prekročená.

Biota

Základná charakteristika vegetácie

Súčasné druhové a priestorové zloženie vegetácie je výrazne pozmenené. Je výsledkom pôsobenia antropogénnych činiteľov. Predmetný most sa nachádza na rozhraní intravilánu a extravilánu Kysuckého Nového Mesta.

Fytogeografické členenie

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

Reálna mimolesná vegetácia

Predmetný most sa nachádza na rozhraní intravilánu a extravilánu Kysuckého Nového Mesta, nad Vadičovským potokom. V území priamo dotknutom navrhovanou zmenou (prestavbou mosta) sa nenachádza nálet drevín a krovitého vzrastu.

Fauna

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

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Riešené územie priamo nezasahuje do **chránených území a ich ochranných pásiem** definovaných podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Rovnako nezasahuje ani do území NATURA 2000. V území platí prvý stupeň ochrany podľa zákona 543/2002 Z.z.

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

Územný systém ekologickej stability

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

Obyvateľstvo

Keďže sa predmetný objekt nachádza na okraji zastavaného územia, neboli informácie o obyvateľstve podrobnejšie skúmané.

Kultúrne pamiatky

Podľa registra nehnuteľných NKP, Pamiatkového úradu SR *(https://www.pamiatky.sk)* sa v katastrálnom území Radoľa, nachádza 3 pamiatkové objekty:

Pamiatkový objekt	Zauž. názov PO	Bližšie urč. PO	Číslo ÚZPF
SOCHA	socha sv.Jána Nepomuckého	sv.Ján Nepomucký	11415
KOSTOL ZANIKNUTÝ	neodkrytá ruina kostola	skúmané čiastočne	10456
KAŠTIEĽ	Kysucké múzeum	solitér	2981

Environmentálna regionalizácia

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

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

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vplyvy počas prestavby

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

- *Zemné práce pri zakladaní mosta*: Zakladanie mosta ostáva nemenné, mení sa len dobudovanie rozpadnutých krídel a preto nedôjde k negatívnemu ovplyvneniu horninového prostredia.
- *Rekonštrukcia vozovky I/11*: Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Obchádzková trasa:* vedená po vedľajšom mostnom objekte a existujúcej cestnej sieti, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.

Medzi neznáme vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf možno zaradiť:
- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - ako nepriamy vplyv,
- potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - ako nepriamy vplyv,
- tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach.

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

Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/11 neprechádza priamo cez žiadne ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská surovín.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

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

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

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

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

Počas prevádzky – doprava pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO2, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO2, CH4, N2O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až

97,38%, ako aj pri emisiách CO2 (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %. Vzhľadom na to, že oproti pôvodnému stavu sa povrch vozovky zlepší, ale pre malý rozsah tejto zmeny nebude mať výraznejší pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v danom území.

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Počas prestavby

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

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

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

5. VPLYVY NA PÔDU

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

Rekonštrukčné práce na moste nepredpokladajú žiadny trvalý záber. Plochy dočasného záberu sú v projekte navrhnuté, ako predpokladané a zhotoviteľ si určí a zabezpečí pre neho najvhodnejšie miesto a po ukončení rekonštrukčných prác ich vráti do pôvodného stavu.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

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

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k výrubu drevín, pri moste ev.č. 11/229.

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

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

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

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

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

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

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

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

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

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

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

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

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

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

14. INÉ VPLYVY

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

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

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

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

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

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

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

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest Bratislava**
Identifikačné číslo: 00 33 28
Sídlo: Miletičova 19, 826 19 Bratislava

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/11 Radoľa -most 229

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Žilinský
Okres:	Kysucké Nové Mesto
Katastrálne územie:	Radoľa
Druh stavby:	rekonštrukcia
Most ev. č.:	11-229

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Jedná sa o prestavbu mostného objektu na existujúcich základoch.

Komunikácia I/11 prechádza intravilámom obce v rovinatom a prehľadnom úseku, ponad Vadičovský potok.a má kategóriu C 9,5/70.

Stavba nemá žiadne nároky na zábery pozemkov, nachádza sa na existujúcom cestnom telese. Šírkové a smerové pomery ostávajú nezmenené. Most sa nachádza v blízkosti svetelnej križovatky ciest I/11, III/01163 a III/01165.

Mostný zvršok je v zlom stavebno-technickom stave, rímsy sa rozpadávajú, odvodnenie prakticky nefunguje, voda z vozovky preteká medzi obrubníkom a vozovkou do škáry medzi dvoma krajnými nosníkmi. Oceľové zábradlie na rímsach je rozpadnuté. Betónové plochy opôr a krídiel sú zatečené vodou a betón porušený a rozpadnutý. Sú viditeľné stopy karbonatizácie betónu, výtoky cementového mlieka a vápenca. Na oporách, ako aj nosníkoch je obnaženú výstuž a opadaná krycia vrstva betónu.

Ex. nosná konštrukcia je tvorená 12 ks nosníkov KA-61, dĺžky 16,6 m. Dĺžka šikmého premostenia je 15,49 m, kolmého 15,295 m, dĺžka nosnej konštrukcie 17,750 m (šikmo), šírka spevnenej časti vozovky 10,755 m, šírka medzi zábradliami 12,370 m a výška nivelety nad dnom 3,880 m.

Technické prevedenie a vybavenie mosta neodpovedá v súčasnosti platným požiadavkám na jeho prevádzkyschopnosť a zároveň ani požiadavkám na bezpečnosť cestnej premávky.

Zmeny oproti DSP z r. 2011:

- Rekonštrukcia nosnej konštrukcie sa zmenila na výmenu NK a staré nosníky sa demontujú a nahradia novými nosníkmi, výška, rozpätie a šírka mosta ostávajú zachované
- Ex. krídla nebudú sanované, ale budú vybúrané a nahradené novými a dĺžka a tvar krídel ostávajú zachované
- Zmenila sa šírka rímsy z 1550 na 800 mm, z dôvodu rozšírenia vozovky, pre zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

- Zmenila sa dĺžka úpravy cesty I/11, na základe potreby poškodenia ex. stavu

V rámci rekonštrukcie mosta sa vykoná výmena nosnej konštrukcie, mostného zvršku a mostného vybavenia, výmena časti poškodenej spodnej stavby t.j. predpäté nosníky, spriahajúca doska, izolačné vrstvy, rímsy, odvodnenie, bezpečnostné zariadenia, mostné závery a realizácia záverných múrikov s prechodovými doskami dĺžky 4,0 m, výmena poškodeného krídla a sanácia časti opôr.

Voľná šírka mosta bude zachovaná. Po rekonštrukcii mosta sa jeho technický stav zmení na klasifikačný stupeň I. a šírkové usporiadanie na moste bude vyhovovať kategórii C 11.50. Rekonštrukciou mosta bude dotknutá aj cesta I/11 na dĺžke cca 85 m. Všetky parametre komunikácie ostanú zachované (výškové a smerové vedenie, šírkové usporiadanie a priečny sklon).

Realizáciou rekonštrukcie dôjde k zlepšeniu stavebno-technického stavu mosta a z hľadiska ekonomickej efektívnosti, je predpoklad rýchlej návratnosti, doteraz vynaložených finančných prostriedkov v rámci bežnej údržby. Bez realizácie prác by došlo k rozšíreniu porúch na dôležité konštrukčné časti mostného objektu a tým k zhoršeniu jeho stavebno-technického stavu, k zníženiu zaťažiteľnosti mosta a z toho vyplývajúce obmedzenia pre vnútornú aj tranzitnú automobilovú dopravu.

Stavebné práce budú prebiehať v dvoch etapách a doprava bude presmerovaná po mostnom objekte na ceste III/01165. Dočasné prepojenie komunikácií I/11 a III/01165 bude po ukončení prác odstránené. Po tejto trase bude vedená doprava v smere od Žiliny, doprava od Čadce bude počas celej výstavby vedená po opravovanom mostnom objekte, v jednom zúženom jazdnom pruhu (š. 3,25 m).

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a priľahlých úsekov cesty, vypracovaných v projekte, podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

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

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti počas prevádzky

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

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/11.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami je zlepšenie technického stavu mostného objektu a povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/11. Vplyvy na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia a zmeny stavby pred dokončením tak, aby všetky podmienky realizácie, smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo, boli dodržané. Počas výstavby dôjde ku krátkodobému zvýšeniu hladiny hluku a prašnosti v dotknutom území a k obmedzeniu

plynulosti premávky v dotknutom území. Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na prestavbe.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

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

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

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocítia pozitíva navrhovanej činnosti užívatelia cesty I/11. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti pôvodnému stavu nezmení, bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky na moste v rámci cesty I/11 zabezpečí zhotoviteľ stavby v spolupráci so správcom komunikácie, s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov, na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi, v zmysle platnej legislatívy, nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

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

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

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

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

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Cesta I/11 vrátene mosta č. 229, bola posudzovaná v r. 2012, podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Vyjadrenie OÚ ŽP v Žiline, č. A2021/00599-002/Hnl, zo dňa 5.3.2012, prikladáme v prílohe.

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

Prikladáme v prílohe tohto listu.

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Február 2022

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

DAQE Slovakia s. r.o.

Pribinová 8953/62, 010 01 Žilina, Slovensko

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Ing. Lukáš Rolko .....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

PhDr. Ivan Brečka, MBA .....
riaditeľ IVSC Žilina

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Žilina

M.Rázusa 104/A

010 10 Žilina