

Slovenská správa ciest – IVSC Žilina

Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa v ZA a TN kraji Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom

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

December 2021

Obsah

Úvod 5

1.	Základné údaje o navrhovateľovi	6
1.1.	Názov (meno)	6
1.2.	Identifikačné číslo	6
1.3.	Sídlo	6
1.4.	Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa	6
1.5.	Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	6
	Kontaktné osoby:	6
	Miesto na konzultácie:	6
2.	Základné údaje o navrhovanej činnosti	7
2.1.	Názov	7
2.2.	Účel	7
2.3.	Užívateľ	7
2.4.	Charakter navrhovanej činnosti	7
2.5.	Umiestnenie navrhovanej činnosti	7
2.6.	Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti	8
2.7.	Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti	8
2.8.	Opis technického a technologického riešenia	9
2.9.	Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite (jej pozitíva a negatíva)	35
2.10.	Celkové náklady (orientačné)	36
2.11.	Dotknutá obec	36
2.12.	Dotknutý samosprávny kraj	36
2.13.	Dotknuté orgány	36
2.14.	Povoľujúci orgán	36
2.15.	Rezortný orgán	37
2.16.	Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	37
2.17.	Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	37
3.	Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia	38
3.1.	Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území	38
	Geomorfologické pomery	38
	Geologické pomery	38
	Pôdne pomery	39
	Klimatické pomery	40
	Hydrologické pomery	40
	Chránené územia podľa osobitných predpisov	42
3.2.	Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria	44
	Krajinná štruktúra	44
	Scenéria	44
	Stabilita	45
	Fauna a flóra	45
3.3.	Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia	46
	Obyvateľstvo	46
	Sídla	46

	Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo	46
	Služby	48
	Doprava a dopravné plochy	50
	Infraštruktúra a inžinierske siete	51
	Odpady	53
	Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	54
	Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality	55
3.4.	Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia	55
	Ovzdušie	55
	Hluk	56
	Povrchové a podzemné vody	56
	Kontaminácia pôdy a pôdy ohrozené eróziou	57
	Rastlinstvo a živočíšstvo	58
	Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka	58
	Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality	58
4.	Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie	60
4.1.	Požiadavky na vstupy	60
	Záber pôdy	60
	Spotreba vody	60
	Elektrická energia	60
	Spotreba zemného plynu	60
	Doprava	60
	Pracovné sily	62
	Materiálové vstupy	62
	Iné vstupy	62
	Nároky na zastavané územia	62
4.2.	Údaje o výstupoch	62
	Ovzdušie	62
	Odpadové vody	63
	Odpady	63
	Hluk a vibrácie	65
	Žiarenie, zápach a iné výstupy	66
	Očakávané vyvolané investície	66
4.3.	Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	67
	Vplyvy na obyvateľstvo	67
	Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery	68
	Vplyvy na klimatické pomery	68
	Vplyvy na ovzdušie	68
	Vplyvy na vodné pomery	69
	Vplyvy na pôdu	69
	Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy	70
	Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz	70
	Vplyvy na dopravu	70
	Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma	71
	Vplyvy na územný systém ekologickej stability	71
	Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky	71
	Vplyvy na archeologické náleziská	71

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality	71
Vplyvy na kultúrne hodnoty nemotnej povahy	71
Iné vplyvy	71
Vplyvy na hlukovú situáciu	71
Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie	72
Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi	72
4.4. Hodnotenie zdravotných rizík	73
4.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia.....	73
4.6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia	74
4.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice	75
4.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.....	75
4.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti	75
4.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie	75
Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia	76
Opatrenia na ochranu zdravia ľudí	76
Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd	76
Opatrenia na ochranu fauny, flóry a ich biotopov	77
Nakladanie s odpadmi.....	77
Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami.....	77
4.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala	77
4.12. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi	78
4.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov	79
5. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie	80
5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu	80
5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty	80
5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu	81
6. Mapová a iná obrazová dokumentácia.....	83
7. Doplnujúce informácie k zámeru	84
7.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov	84
7.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru	85
7.3. Ďalšie doplnujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie.....	85
8. Miesto a dátum vypracovania zámeru.....	86
9. Potvrdenie správnosti údajov	86
9.1. Spracovateľ zámeru	86
9.2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru a podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa	86
Prílohy	87

Úvod

Navrhovateľ Slovenská správa ciest IVSC Žilina predkladá v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z.z.“) zámer „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2 etapa v ZA a TN kraji – Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom“ (ďalej len Zámer).

Predkladaný Zámer rieši rekonštrukciu cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Komplexná oprava daného úseku bude spočívať v zrekonštruovaní vozovky čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky.

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom spĺňa podmienky pre zisťovacie konanie:

- príloha č. 8, tab. č. 13: Doprava a telekomunikácie, položka č. 2: Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie existujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane (zisťovacie konanie od 5 km do 10 km stavebnej dĺžky)

Zámer je spracovaný po obsahovej a štrukturálnej stránke v rozsahu podľa prílohy č. 9 zákona č. 24/2006 Z.z.. Údaje v zámere opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti.

Navrhovateľ listom požiadal Okresný úrad Ilava, Odbor starostlivosti o životné prostredie o upustenie od požiadavky variantného riešenia. Okresný úrad Ilava, Odbor starostlivosti o životné prostredie vo svojom liste č. OU-IL-OSZP-2021/001946-002 zo dňa 29.12.2021 upustil od požiadavky variantného riešenia a preto navrhovateľ predkladá Zámer spracovaný v jednom variante.

1. Základné údaje o navrhovateľovi

1.1. Názov (meno)

Slovenská správa ciest, IVSC Žilina

1.2. Identifikačné číslo

000 033 28

1.3. Sídlo

Ul. M. Rázusa 104/A
010 01 Žilina

1.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

PhDr. Ivan Brečka, MBA (riaditeľ)
Slovenská správa ciest, IVSC Žilina
Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina
tel: +421 41 507 4613

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

Kontaktné osoby:

Ing. Stanislav Lališ – námestník úseku investičnej prípravy
tel: +421 41 507 46 38, e-mail: stanislav.lalis@ssc.sk

Ing. Eugen Šnejdr – hlavný odborný zamestnanec prípravy
tel: +421 41 507 46 35, e-mail: eugen.snejdr@ssc.sk

Ing. Lukáš Rolko, Ing. Vladimír Majcher
DAQE Slovakia s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
tel: +421 908 939 806, +421 908 425 7258, e-mail: rolko@daqe.sk, majcher@daqe.sk

Mgr. Filip Sapák
ENEX consulting, s.r.o., ul. Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín
tel.: +421 32 286 21 10, mobil: +421 911 414 009, e-mail: sapak@enexconsult.sk

Miesto na konzultácie:

DAQE Slovakia s.r.o., Pribinova 8953/65, 010 01 Žilina
ENEX consulting, s.r.o., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

2. Základné údaje o navrhovanej činnosti

2.1. Názov

Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2 etapa v ZA a TN kraji – Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom

2.2. Účel

Účelom stavby je rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Komplexná oprava daného úseku bude spočívať v zrekonštruovaní vozovky čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Rekonštrukcia bude prebiehať v dvoch etapách.

V I. etape bude zrekonštruovaná vozovka, čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úseku v dĺžke 2,414 km.

V II. etape bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto-betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku. Celková dĺžka úpravy je 6,005 km (cestné staničenie: km 135,750 – 141,740).

2.3. Užívateľ

Slovenská správa ciest – IVSC Žilina

2.4. Charakter navrhovanej činnosti

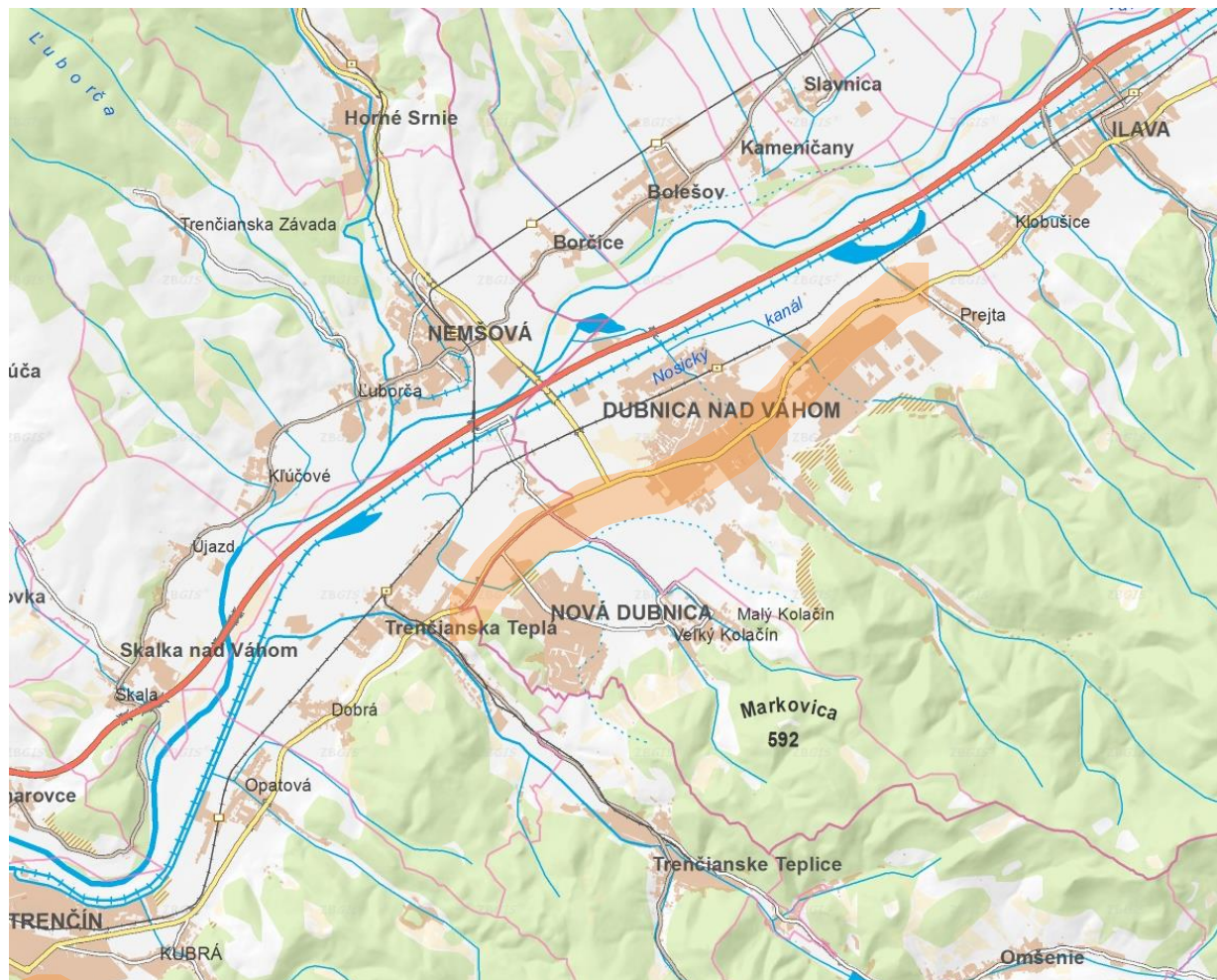
Nová činnosť

2.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť sa bude vykonávať v Trenčianskom kraji, v okresoch Trenčín, Ilava, v katastrálnom území obce Trenčianska Teplá, Nová Dubnica, Dubnica nad Váhom a Prejta.

2.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Obr. 1 Umiestnenie navrhovanej činnosti



Umiestnenie navrhovanej činnosti

2.7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby I. etapy:	2023
Termín ukončenia výstavby I. etapy:	2024
Termín začatia výstavby II. etapy:	2023
Termín ukončenia výstavby II. etapy:	2024
Termín začatia prevádzky:	2024
Termín ukončenia prevádzky:	nie je určený

2.8. Opis technického a technologického riešenia

Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku Nová Dubnica a Dubnica nad Váhom. Stavba je vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie. Prebehne komplexná oprava daných úsekov. Stavba prebehne v dvoch etapách.

Stavba rekonštrukcie cesty v I. etape sa nachádza v extraviláne mesta Dubnica nad Váhom.. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 2,414 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. Bude zrekonštruovaná vozovka, čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje.

Stavba v II. etape sa nachádza v intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Stavba je vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto-betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku.

Stavba

Stavba bude prebiehať v dvoch etapách:

- **Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, I. etapa**
 - Kraj: Trenčiansky kraj
 - Okres: Trenčín, Ilava
 - Katastrálne územie: Trenčianska Teplá, Nová Dubnica, Dubnica nad Váhom
- **Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, II. etapa**
 - Kraj: Trenčiansky kraj
 - Okres: Ilava
 - Katastrálne územie: Dubnica nad Váhom, Prejta

Rekonštrukcia I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, I. etapa

Druh komunikácie a jej funkcia

Ide o úsek štátnej cesty prvej triedy I/61 medzi Trenčianskou Teplou a Dubnicou nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava. Riešený úsek má kilometrovnikové staničenie km 135,750 = ZÚ 0,000 až km 138,170 = KÚ 2,414. Začiatok úpravy je za mostným objektom s EV. č. 61-066 ponad Kolačinský

potok. Celková dĺžka úseku je 2,414 km. Koniec úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom.

Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). V úseku je viacero priesečných a stykových križovatiek sa samostatným pruhom pre odbočenie vľavo a vpravo, ich šírka je rôzna od 3,0 do 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). Šírkové usporiadanie vychádza z existujúcich priestorových možností v zastavanom území.

Účel stavby

Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Stavba bola vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie.

Vyššie uvedené ciele budú dosiahnuté komplexnou opravou daného úseku. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úsek

Stavba I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom v km 135,750 = ZÚ 0,000 až km 138,170 = KÚ 2,414 sa nachádza:

Kraj:	Trenčiansky kraj
Okres:	Trenčín a Ilava
Katastrálne územie:	Trenčianska Teplá, Nová Dubnica a Dubnica nad Váhom

V rámci prác je navrhnutá výmena obrusnej a ložnej vrstvy vozovky, doplnenie a modernizácia existujúceho vodiaceho a bezpečnostného vybavenia a modernizácia dopravného značenia.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu.

Celkový rozsah stavby

Kategória:	C11,5/80
Cestné staničenie:	km 135,750 – 138,170
Celková dĺžka úpravy:	2 414 m
Základná šírka jazdných pruhov:	3,5 m
Počet mostných objektov:	0
Počet priepustov:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Celková dĺžka oporných múrov zastávok:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Celková dĺžka zárubných múrov:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Počet križovatiek:	1
Počet obojstranných autobusových zastávok:	0 (projekt nezahŕňa len obnovu krytu)
Počet objektov prekládok IS	0
Vodohospodárske objekty:	0 (nenachádzajú sa v úseku)

Plocha asfaltových vozoviek: 33 138 m²

Doba výstavby: Predpokladaná doba výstavby 2 mesiace.
Predpokladaná doba dopravných obmedzení je 2 mesiace.

Členenie stavby

Členenie stavby po stavebných objektoch je nasledovné:

- 101 – CESTA I/61 (KS 2111)

Stavba sa nachádza v extraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 2,414 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku.

Stavenisko

Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/61 na jej vozovke. Stavenisko bude umiestnené na uzatvorenej časti komunikácie (stavba bude prebiehať po polovičkách).

Prístupy na stavenisko sú po existujúcich ceste I/61. V blízkosti staveniska sa nenachádzajú zdroje pitnej, úžitkovej vody ani elektrickej energie.

Popis technického riešenia

Kategória:	C 11,5/80
Cestné staničenie:	km 135,750 – 138,170
Celková dĺžka úpravy:	2 414 m
Šírka jazdných pruhov:	2 x 3,5 m

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Vychádza z existujúceho vedenia cesty.

Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/61. Celková dĺžka úpravy je 3030 m (dĺžka všetkých čiastkových úsekov SO 102). V trase sa nachádza viacero úrovňových križovatiek so samostatnými odbočovacími a pripájacími pruhmi.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/61 a nijako sa v rámci rekonštrukcie nemení.

$s_{\min} = 0,3 \%$,

$s_{\max} = 1,90 \%$

Šírkové usporiadanie

Trasa existujúcej cestnej komunikácie I/61 v priestore intravilánu mení kategóriu z kategórií C 11,5/80 (prechod z extravilánu) na MZ14/50, C10,5/50 a pokračuje v extraviláne ako C11,5/80. Základná šírka jazdného pruhu je 3,50 m.

Šírka vozovky v mieste križovatiek sa rozširuje o odbočovacie a pripájacie pruhy. Šírka nespevnenej krajnice v mieste osádzania zvodidiel je navrhnutá 1,5 m. Nespevnená krajnica v mieste smerových stĺpikov je šírky 0,75 m.

Základný priečny sklon krajníc je navrhnutý jednostranný v sklone 8,0 %. Výška nespevnenej krajnice bude znížená oproti povrchu príľahlej vozovky o 40 mm.

V mieste osadenia cestných oceľových zvodičiek, kde v súčasnosti nie je dostatočná šírka nespevnenej krajnice je navrhnuté jej rozšírenie.

Konštrukcia vozovky

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie a to v nasledujúcich hrúbkach:

- hr. 40 mm obrusnej vrstvy v šírke 250 mm, v mieste preplátovania na začiatku a konci úpravy v miestach napojenia na existujúcu vozovku.
- hr. 100 mm (60 mm+40 mm) na celej riešenej ploche.

Frézovaný bude kryt vozovky ako aj autobusové zálivy. V križovatkách s ostatnými cestami bude frézovaný rozsah, aby bolo možné plynulé napojenie na cestu I/61 a boli odstránené poruchy, ktoré by spôsobovali chyby v napojení asfaltu - betónových vrstiev.

Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE-M v množstve 0,5 kg/m² a následne položená ložná vrstva - asfaltový betón hrubozrnný modifikovaný AC 16 L; PmB; kvalitatívna trieda I., hrúbky 60 mm. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný PSE, PmB v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva - asfaltový koberec mastixový strednozrnný modifikovaný SMA 11; O; PmB; kvalitatívna trieda I., hrúbky 40 mm.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách je potrebné zrealizovať pozdĺžne pracovné škáry, taktiež je potrebné vytvoriť pracovné škáry na začiatku a konci úseku, kontakt nový starý asfalt, okolo odvodňovacích zariadení. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a pružnej asfaltovej modif. zálievky typu N2.

V mieste výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania:

- | | | |
|---|----------|------------------------|
| - asfaltový koberec mastixový, modifikovaný | SMA 11-I | 40 mm |
| - spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný | PS PMB | 0,50 kg/m ² |
| - asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný | ACL 16-I | do 60 mm |
| - spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný | PS PMB | 0,80 kg/m ² |
| - Spolu | | do 100 mm |

Vyrovnávací vrstva, vyspravenie nerovností po odfrézovaní:

- | | | |
|--|----------|----------|
| - asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný | ACL 16-I | do 60 mm |
|--|----------|----------|

Na rozhraní preplátavania konštrukčných vrstiev vozovky existujúcej a novo navrhovanej je pod krytom vozovky vložený výstužná vložka šírky 1 m.

V trase sa nachádza existujúci spevnený vjazd, ktorý sa v rámci rekonštrukcie cesty I/61 plynule napojí na novú vozovku. Pre vjazd je uvažované odfrézovanie a nová obrusná vrstva v potrebnom rozsahu pre dosiahnutie plynulého napojenia.

Priečny sklon vozovky je premenlivý s plynulým napojením na začiatku a konci úpravy na existujúci priečny sklon.

Záchytné a bezpečnostné zariadenia

Súčasťou opatrení je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. Ide o zvodidlá na začiatku úseku v križovatke s miestnou komunikáciou k cukrovaru v km 136,00. Tu je navrhnutá výmena celého úseku zvodidla aj na miestnej komunikácii. Všetky jednostranné oceľové zvodidlá budú mať úroveň zachytenia H1, začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými prípadne, vo výnimočných stiesnených pomeroch krátkymi výškovými nábehmi.

Na riešenom úseku sa uvažuje so zrezaním nespevnených krajníc a následným dosypaním štrkodrinou fr. 0-22, hr. 10 cm. Úprava súvislým zrezaním nánosov do priečneho sklonu 8 %, ktorý umožní odvedenie vody z priestoru vozovky.

Odvodnenie

Rekonštrukcia odvodnenia pozostáva z vyčistenia existujúcich priekop od nánosov. V trase, v priestore križovatiek sa nachádzajú uličné vpusty a prídlážba. Pre tieto je v rámci rekonštrukcie navrhnutá úprava výšky, odstránenie existujúcej prídlážby a jej nahradenie novou.

V celej dĺžke úprav je navrhnutá výmena existujúcich prídlážby a vtokových roštov uličných vpustov.

Obmedzenie dopravy

Doprava bude na ceste I/61 v danom bode počas výstavby obmedzená. Doprava bude vedená po stavenisku v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou, dočasným dopravným značením a zodpovednou osobou stavby. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,25 m.

Počas rekonštrukcie okružnej križovatky I/61 a I/57 bude doprava vedená po obchádzkových trasách.

Prístupy na súkromné pozemky v mieste stavby budú počas celej doby výstavby zabezpečené.

Predpokladaná doba výstavby a doba dopravných obmedzení sú 2 mesiace.

II. Rekonštrukcia I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, II. etapa

Druh komunikácie a jej funkcia

Ide o úsek štátnej cesty prvej triedy I/61 prechádzajúci intravilánom mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Riešený úsek má kilometrovnikové staničenie km 138,170 = ZÚ 2,414 až km 141,740 = KÚ 6,005. Začiatok úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom. Koniec úpravy je na hranici mesta Dubnica nad Váhom, označenej dopravným značením určujúcim začiatok / koniec obce (cca 5 m za koncom obce).

Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,50 m (pôvodná aj navrhovaná). V úseku je viacero priesečných a stykových križovatiek sa samostatným pruhom pre odbočenie vľavo a vpravo, ich šírka je rôzna od 3,0 do 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). Šírkové usporiadanie vychádza z existujúcich priestorových možností v zastavanom území. Šírka nespevnenej krajnice je miestami premenlivá – v miestach výmeny plnej konštrukcie vozovky rozšírená.

Účel stavby

Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Stavba bola vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto - betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku. Práce sa vykonávajú iba na cestnom pozemku, bez zásahov do iných parciel.

Stavba I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom v km 138,170 = ZÚ 2,414 až km 141,740 = KÚ 6,005 sa nachádza:

Kraj:	Trenčiansky kraj
Okres:	Ilava
Katastrálne územie:	Dubnica a Dubnica nad Váhom, Prejta

Celkový rozsah stavby

Kategória:	C11,5/60; MZ 14,0/50; C10,5/50
Cestné staničenie:	km 138,170 – 141,740
Celková dĺžka úpravy:	3591 m
Základná šírka jazdných pruhov:	3,5 m
Počet mostných objektov:	3
Počet priepustov:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Celková dĺžka oporných múrov zastávok:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Celková dĺžka zárubných múrov:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Počet križovatiek:	1
Počet obojstranných autobusových zastávok:	0 (projekt nezahŕňa len obnovu krytu)
Počet objektov prekládok IS	1
Vodohospodárske objekty:	0 (nenachádzajú sa v úseku)
Šírka medzi obrubami na moste:	11,50 m (SO 202)
Voľná šírka komunikácie na moste:	11,50 m (SO 202), 11,00 (SO 203)
Šírka chodníka:	4,7 m (SO 201)
Plocha asfaltových vozoviek:	41 796 m ²

Doba výstavby:	Predpokladaná doba výstavby 10 mesiacov.
	Predpokladaná doba dopravných obmedzení je 10 mesiacov.

Členenie stavby

Členenie stavby po stavebných objektoch je nasledovné:

- | | |
|---|-----------|
| - 102 – Cesta I/61 | (KS 2111) |
| - 103 – Cesta I/61 (križovatka cesty I/61 a Jesenského ul.) | (KS 2111) |
| - 104 – Cesta I/61 (OK cesty I/61 A Hurbanova ul.) | (KS 2111) |
| - 105 – Cesta I/61 (križovatka cesty I/61 a Továrenská) | (KS 2111) |
| - 201 – Most ev. č. 61- 7542 | (KS 2141) |
| - 202 – Most ev. č. 61- 3992 | (KS 2141) |
| - 203 – Most ev. č. 61- 7343 | (KS 2141) |
| - 603 – Verejné osvetlenie – Most ev. č. 61-7343 | (KS 2141) |

Stavba sa nachádza intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku.

Zemné práce

Stavba sa nachádza na rovinatom území. Zemné práce budú prebiehať najmä pri výstavbe mostných objektov.

Súčasťou objektov mostov je navrhnutá ochrana a stabilizácia výkopov pažením s použitím štetovnic. Výkopy budú pažené aj nepažené svahované.

Mostné objekty

Objekt 201 – Most č. 61 – 7542 – potok Dubničanka

Existujúci stav

Prefabrikovaná NK zo železobetónových nosníkov MJ-69; 8,96 m / 0,5 m; opory z prostého betónu založené plošne, dĺžka premostenia 3,29 kolmo.

Návrh riešenia

Rekonštrukcia mostného objektu s vybúraním nosnej konštrukcie a jej nahradením železobetónovou monolitickou doskou hrúbky min 400 mm. Pre uloženie novej nosnej konštrukcie bude mierne upravená spodná stavba - nadbetónovaná o vystužené úložné prahy so závernými stenkami. Nové prechodové oblasti, nový mostný zvršok a ZBZ, nové odvodnenie.

Objekt 202 – Most č. 61 – 3992 – železničná vlečka

Existujúci stav

Existujúca nosná konštrukcia - železobetónová doska hrúbky pravdepodobne 500 mm s bočnými betónovými stenkami, Vysoké opory z prostého betónu založené pravdepodobne plošne. Dĺžka premostenia je 6,0 m (kolmo), 11,927 m (šikmo).

Návrh riešenia

Rekonštrukcia mosta počíta so zachovaním nosnej konštrukcie, vybúraním mostného zvršku po nosnú konštrukciu, realizáciu spriahajúcej dosky, nových záverných stienok, nových prechodových oblastí a nových ríms. Osadenie ZBZ v danom mieste. Na dlhých nadväzujúcich krídlach bude odburaná koruna a bude na nich realizovaná nová rímsa s novým zábradlím. Celoplošná sanácia spodnej stavby, spodnej plochy nosnej konštrukcie a betónových stienok.

Objekt 203 – Most č. 61 – 7343 – prechod pre peších

Podchod pre peších

Existujúci stav

Most je rámový monolitický, hrúbka stien mosta je 400 mm, hrúbka nosnej dosky je 400 mm. Založenie mosta je pravdepodobne plošné. Dĺžka premostenia je 2,96 m.

Návrh riešenia

Most bude kompletne zbúraný a nahradený novým mostom zostaveným z prefabrikátov Matiere. Nový most bude mať dĺžku premostenia 4,6 m.

Odvodnenie

Odvodnenie vozovky komunikácie a odvodnenie na mostných objektoch je riešené pomocou priečnych a pozdĺžnych sklonov vozovky a odvodňovacích prvkov. Na mostných objektoch sú navrhnuté nové odvodňovače. Cestná komunikácia v intraviláne je odvodnená pomocou dažďovej kanalizácie. Voda z vozovky je vedená odvodňovacím prúžkom do uličných vpustí zaústených do dažďovej kanalizácie.

Voda na vozovke bez obruby na okraji bude priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvádzaná ku povrchovým odvodňovacím zariadeniam a voľne do terénu.

Osvetlenie

V objekte SO 603 je navrhnutá úprava existujúceho verejného osvetlenia. Objekt obsahuje preloženie existujúceho stožiaru verejného osvetlenia a osvetlenie objektu SO 203 (podchod pre peších). Svetelné body budú napájané z existujúceho verejného osvetlenia.

Stavenisko

Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/61 na jej vozovke. Nakoľko sa pri mostoch väčšina prác nachádza na mostnom zvršku bude aj stavenisko umiestnené vždy na uzatvorenej časti komunikácie (stavba bude prebiehať po polovičkách). Pri mostných objektoch sa stavenisko nachádza tesne pred a tesne za mostným objektom na vozovke.

Prístupy na stavenisko sú po existujúcich ceste I/61. V blízkosti staveniska sa nenachádzajú zdroje pitnej, úžitkovej vody a elektrickej energie.

1. SO 102 – Cesta I/61

Riešený úsek sa nachádza na ceste I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom v km 138,170 = ZÚ 2,414 až km 141,740 = KÚ 6,005. Začiatok úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom. Koniec úpravy je na hranici mesta Dubnica nad Váhom, označenej dopravným značením určujúcim začiatok/koniec obce (cca 5 m za koncom obce).

V rámci prác je navrhnutá výmena obrusnej a ložnej vrstvy vozovky, zosilnenie vozovky v mieste nevyhovujúcej únosnosti asfalto-betónových vrstiev, výmena konštrukcie vozovky a podlažia v mieste lokálneho poklesu, doplnenie a modernizácia existujúceho vodiaceho a bezpečnostného vybavenia a modernizácia dopravného značenia.

Popis technického riešenia

Kategória:	C11,5/60; MZ 14,0/50; C10,5/50
Cestné staničenie:	km 138,170 – 138,765 km 138,880 – 139,830 km 140,260 – 140,315 km 140,565 – 141,740
Celková dĺžka úpravy:	588 + 949 + 291 + 1202 m
Šírka jazdných pruhov:	základná šírka 3,5 m, odbočovacie a pripájacie. pruhy 3,0~3,5 m

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Priestorové usporiadanie vychádza z existujúceho vedenia cesty.

Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/61. Celková dĺžka úpravy je 3030 m. V trase sa nachádza viacero úrovňových križovatiek so samostatnými odbočovacími a pripájacími pruhmi.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/61 a nijako sa v rámci rekonštrukcie nemení.

V úsekovom staničení km 5,525 až 5,565 je navrhnutá výmena podložia a celej konštrukcie vozovky z dôvodu jej lokálneho poklesu.

Výškové polygóny v úseku ZÚ - KÚ sú navrhnuté v rozpätí cca (z geodetického zamerania a vyrovnania trasy):

$$s_{\min} = 0,30 \%,$$

$$s_{\max} = 1,70 \%$$

Šírkové usporiadanie

Trasa existujúcej cestnej komunikácie I/61 v priestore intravilánu mení kategóriu z kategórií C11,5/80 (prechod z extravilánu) na MZ14/50, C10,5/50 a pokračuje v extraviláne ako C11,5/80. Základná šírka jazdného pruhu je 3,50 m.

Šírka vozovky v mieste križovatiek sa rozširuje o odbočovacie a pripájacie pruhy. Šírka nespevnenej krajnice v mieste osádzania zvodidiel je navrhnutá 1,5 m. Nespevnená krajnica v mieste smerových stĺpikov je šírky 0,75 m

Základný priečny sklon krajníc je navrhnutý jednostranný v sklone 8,0 %. Výška nespevnenej krajnice bude znížená oproti povrchu príľahlej vozovky o 40 mm.

Konštrukcia vozovky

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie a to v nasledujúcich hrúbkach:

- 40 mm obrusnej vrstvy v šírke 250 mm, v mieste preplátovania na začiatku a konci úpravy v miestach napojenia na existujúcu vozovku.
- Hr. 120 mm (60 mm+60 mm) v mieste pokládky výstužnej siete
- Hr. 100 mm (60 mm+40 mm) na celej riešenej ploche

Frézovaný bude kryt vozovky ako aj autobusové zálivy. V križovatkách s ostatnými cestami bude frézovaný rozsah, aby bolo možné plynulé napojenie na cestu I/61 a boli odstránené poruchy, ktoré by spôsobovali chyby v napojení asfalto-betónových vrstiev.

Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE-M v množstve 0,5 kg/m² a následne položená ložná vrstva - asfaltový betón

hrubozrnný modifikovaný AC 16 L; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 60 mm. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný PSE, PmB v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva - asfaltový koberec mastixový strednozrnný modifikovaný SMA 11; O; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 40 mm.

V mieste pokládky výstužnej siete, bude oceľová sieť rozprestretá na odfrézovanú vrstvu asfaltu. Oceľová sieť musí byť pre pokládku ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá v zmysle inštaláčného manuálu. Sieť sa k podkladnej vrstve uchyť pomocou emulzného mikrokoberca hrúbky 20 mm.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách je potrebné zrealizovať pozdĺžne pracovné škáry, taktiež je potrebné vytvoriť pracovné škáry na začiatku a konci úseku, kontakt nový starý asfalt, okolo odvodňovacích zariadení. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a pružnej asfaltovej modif. zálievky typu N2.

Výmena krytu bez zosilnenia bude realizovaná v úsekových staničeniach: (v týchto úsekoch bude frézovanie pôvodnej vozovky v hrúbke 100 mm)

- km 2,414 – 3,002
- km 3,118 – 3,744
- km 3,924 – 4,067
- km 4,264 – 4,555
- km 3,200 – 4,790
- km 5,021 – 6,005

Výmena krytu so zosilnením výstužnou sieťou bude realizovaná v staničeniach: (v týchto úsekoch bude frézovanie pôvodnej vozovky v hrúbke 120 mm)

- km 3,744 – 3,924
- km 4,803 – 5,021

V mieste výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m ²
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
Spolu	do 100 mm	

V mieste výmeny krytu vozovky a vystuženia je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania s vystužením:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m ²
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
asfaltový emulzný mikrokoberec	EM 8-I	20mm
výstužná dvojzákrutová oceľová sieť		
Spolu	do 120 mm	

V mieste lokálneho poklesu vozovky je navrhnutá výmena podlažia s novou konštrukciou vozovky v staničení km 5,525-5,565.

V úseku výmeny konštrukcie vozovky je navrhnutá výmena zeminy v aktívnej zóne v hrúbke 0,50 m. Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako polotuhá, asfaltová, pre dopravné zaťaženie I. triedy v tomto zložení:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m ²
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
cementom stmelená zmes	CBGM C5/6	170 mm
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 0-63	250 mm
Spolu	min 620 mm	

Vyrovnávací vrstva, vyspravenie nerovností po odfrézovaní:

asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
--	----------	----------

Na rozhraní preplátavania konštrukčných vrstiev vozovky existujúcej a novo navrhovanej je pod krytom vozovky vložený výstužná vložka šírky 1 m.

Nespevnené krajnice je navrhnutá :

štrkodrvina fr. 0-22	hr. 100 mm
----------------------	------------

Svahy násypov a výkopov sa zahumusujú (+hydroosev) v hr. 0,15 m. Svahy sa upravujú do sklonu tak, aby nezasahovali mimo pozemok investora, max. v sklone 1:1,5.

Priečny sklon vozovky je premenlivý s plynulým napojením na začiatku a konci úpravy na existujúci priečny sklon.

Záchytné a bezpečnostné zariadenia

Súčasťou opatrení je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. V úsekoch, kde je šírka krajnice nedostatočná na osadenie zvodidla sa uvažuje s jej rozšírením. Ide o zvodidlá v úsekovom staničení km 5,036 až 5,305. V úseku je navrhnuté nové ocelové zvodidlo triedy za-chytenia H1 na ľavej strane, pri čerpacej stanici, v úsekovom staničení km 4,850 a H2 na ľavej a pravej strane vozovky. Zvodidlo H2 je osadené v mieste mostného objektu ponad železničnú vlečku a podchod pre peších. Začiatok a ukončenie zvodidla je riešené dlhými prípadne, vo výnimočných stiesnených pomeroch krátkymi výškovými nábehmi.

V mieste kde krajnica nemá pre osadenie dostatočnú šírku sa táto rozšíri a dosype, pričom sklon terénu sa upraví tak aby päta svahu nezasahovala mimo pozemok investora. Z a zvodidlom sa zvolí svah v sklone max. 1:1,5.

Na pravej strane vozovky, medzi objektom železničnej vlečky a podchodu pre peších, sú v súčasnosti osadené 3 stožiare verejného osvetlenia, pre ktoré rozšírením krajnice môže dôjsť ku zasypaniu elektrovlázd. Z tohto dôvodu sa ku lampe osadí upravená betónová skruž, ktorá bude pôsobiť ako oporný múr.

Na riešenom úseku sa uvažuje so zrezaním nespevnených krajníc a následným dosypaním štrkodrvinou fr. 0-22, hr. 10 cm.

Odvodnenie

Rekonštrukcia odvodnenia pozostáva z vyčistenia existujúcich priekop od nánosov. V trase, v priestore križovatiek sa nachádzajú uličné vpusty a prídlažba. Pre vpusty je v rámci rekonštrukcie navrhnutá úprava výšky, odstránenie existujúcej prídlažby a jej nahradenie novou. Najskôr sa upraví

výška roštov uličných vpustov, odstránenie existujúcej prídlážby a realizácia novej. Nová prídlážba sa uloží do betónového lôžka hr. min. 150 mm.

V celej dĺžke úprav je navrhnutá výmena existujúcich prídlážby a vtokových roštov uličných vpustov.

2. SO 103 – Cesta I/61 (križovatka cesty I/61 a Jesenského ul.)

Riešený úsek sa nachádza na ceste I/61 v intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v km 138,765 = ZÚ 3,002 až km 138,880 = KÚ 3,118. Stavebný objekt je vyčlenený ako samostatný z dôvodu že v križovatke je súbežne s týmto projektom plánovaná prestavba/rekonštrukcia križovatky a autobusovej zastávky.

V rámci prác je navrhnutá výmena obrusnej a ložnej vrstvy vozovky, rekonštrukcia existujúceho odvodnenia tvoreného uličnými vpustami na okraji vozovky medzi ktorými je osadená prídlážba.

Popis Technického riešenia

Kategória:	MZ 14/50
Cestné staničenie:	km 138,765 – 138,880
Celková dĺžka úpravy:	116 m
Šírka jazdných pruhov:	základná šírka 3,5 m, odbočovacie a pripájacie. pruhy 3,0~3,5 m

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Priestorové usporiadanie vychádza z existujúceho vedenia cesty. Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/61. Celková dĺžka úpravy je 116 m.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/61 a nijako sa v rámci rekonštrukcie nemení.

Výškové polygóny v úseku ZÚ - KÚ sú navrhnuté v rozpätí cca (z geodetického zamerania a vyrovnania trasy):

$$s = 1,5 \%$$

Šírkové usporiadanie

Ide o medzikrižovatkový úsek v intraviláne mesta s rôznou šírkou jazdných pruhov. Základná kategória cestnej komunikácie pred a za týmto úsekom zodpovedá kategórii MZ14/50. Základná šírka jazdného pruhu je 3,50 m.

Konštrukcia vozovky

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie a to v nasledujúcich hrúbkach:

- 40 mm obrusnej vrstvy v šírke 250 mm, v mieste preplátovania na začiatku a konci úpravy v miestach napojenia na exist. vozovku.
- Hr. 100 mm (60 mm+40 mm) na celej riešenej ploche

Frézovaný bude kryt vozovky ako aj autobusové zálivy, ktoré sú súčasťou tohto objektu. V križovatkách s ostatnými cestami bude frézovaný rozsah aby bolo možné plynulé napojenie na cestu I/61 a boli odstránené poruchy, ktoré by spôsobovali chyby v napojení asfalto-betónových vrstiev.

Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE-M v množstve 0,5 kg/m² a následne položená ložná vrstva - asfaltový betón

hrubozrnný modifikovaný AC 16 L; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 60 mm. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný PSE, PmB v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva - asfaltový koberec mastixový strednozrnný modifikovaný SMA 11; O; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 40 mm.

V celom úseku objektu SO 103 bude realizovaná výmena krytu bez zosilnenia v hrúbke 100 mm.

V mieste výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 m kg/2
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
Spolu	do 100 mm	

Vyrovňavacia vrstva, vyspravenie nerovností po odfrézovaní:

asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
--	----------	----------

Na rozhraní preplátavania konštrukčných vrstiev vozovky existujúcej a novo navrhovanej je pod krytom vozovky vložený výstužná vložka šírky 1 m.

Priečny sklon vozovky je premenlivý s plynulým napojením na začiatku a konci úpravy na existujúci priečny sklon.

Odvodnenie

V trase, v priestore križovatiek sa nachádzajú uličné vpusty a prídlažba. Pre vpusty je v rámci rekonštrukcie navrhnutá úprava výšky, odstránenie existujúcej prídlažby a jej nahradenie novou. Najskôr sa upraví výška roštov uličných vpustov, odstránenie existujúcej prídlažby a realizácia novej. Nová prídlažba sa uloží do betónového lôžka hr. min. 150 mm.

3. SO 104 – Cesta I/61 (OK cesty I/61 A Hurbanova ul.)

Riešený úsek sa nachádza na ceste I/61 v intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v km 139,830 = ZÚ 4,067 až km 140,260 = KÚ 4,264. Stavebný objekt je vyčlenený ako samostatný z dôvodu, že v križovatke je súbežne s týmto projektom plánovaná prestavba – vybudovanie bypassu v smere I/61 –ul. Centrum I.

Ideálny stav predstavuje realizácia bypassu a rekonštrukcie okružnej križovatky súbežne s ohľadom na vyplývajúce dopravné obmedzenia. Teda zlúčenie projektových dokumentácií po ich vyhotovení. Týmto spôsobom sa docieli najlepšie prepojenie jednotlivých prvkov a konštrukčných vrstiev.

V rámci rekonštrukcie je na úseku navrhnutá výmena asfalto - betónových vrstiev okruhu, konštrukcie prstenca a rekonštrukcia mostného objektu v jednom z jej ramien, výmena obrusnej a ložnej vrstvy pokračujúcej vozovky, rekonštrukcia existujúceho odvodnenia tvoreného uličnými vpustami na okraji vozovky medzi ktorými je osadená prídlažba.

Popis Technického riešenia

Kategória:	MZ 14,0/60
Cestné staničenie:	km 139,830 – 140,260
Celková dĺžka úpravy:	197 m

Šírka jazdných pruhov:

základná šírka 3,5 m, odbočovacie a
pripájacie. pruhy 3,0~3,5m

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Vychádza z existujúceho vedenia cesty. Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/61. Celková dĺžka úpravy je 197 m.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/61 a nijako sa v rámci rekonštrukcie nemení.

$$S_{\min} = 0,6 \%$$

$$S_{\max} = 1,44 \%$$

Šírkové usporiadanie

Ide o medzikrižovatkový úsek v intraviláne mesta s rôznou šírkou jazdných pruhov. Základná šírka jazdného pruhu je 3,50 m.

Konštrukcia vozovky

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie a to v nasledujúcich hrúbkach:

- 40 mm obrusnej vrstvy v šírke 250 mm, v mieste preplátovania na začiatku a konci úpravy v miestach napojenia na exist. vozovku.
- Hr. 100 mm (60 mm+40 mm) na celej riešenej ploche

V križovatkách s ostatnými cestami bude frézovaný rozsah aby bolo možné plynulé napojenie na cestu I/61 a boli odstránené poruchy, ktoré by spôsobovali chyby v napojení asfalto-betónových vrstiev.

Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE-M v množstve 0,5 kg/m² a následne položená ložná vrstva - asfaltový betón hrubozrnný modifikovaný AC 16 L; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 60 mm. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný PSE, PmB v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva - asfaltový koberec mastixový strednozrnný modifikovaný SMA 11; O; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 40 mm.

V celom úseku objektu SO 104 bude realizovaná výmena krytu bez zosilnenia v hrúbke 100 mm.

V mieste výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania:

asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m ²
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
Spolu		do 100 mm

Vyrovnávacía vrstva, vyspravenie nerovností po odfrézovaní:

asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
--	----------	----------

Na rozhraní preplátavania konštrukčných vrstiev vozovky existujúcej a novo navrhovanej je pod krytom vozovky vložený výstužná vložka šírky 1 m.

Konštrukcia nového prstenca OK je nasledovná:

cementobetónový kryt, CEM I 32,5	CBIII	200 mm
cementobetónový kryt vystužený - kari sieť ø8,		150x150 mm
cementom stmelená zmes	CBGM C5/6	200mm
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 0-63	220 mm
Spolu		620 mm

Priečny sklon vozovky je premenlivý s plynulým napojením na začiatku a konci úpravy na existujúci priečny sklon.

4. SO 105 – CESTA I/61 (križovatka cesty I/61 a Továrenská)

Riešený úsek sa nachádza na ceste I/61 v intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v km 140,315 = ZÚ 4,555 až km 140,565 = KÚ 4,803.

Popis Technického riešenia

Kategória:	C 11,5/60
Cestné staničenie:	km 140,315 – 140,565
Celková dĺžka úpravy:	248 m
Šírka jazdných pruhov:	základná šírka 3,5 m, odbočovacie a pripájacie. pruhy 3,0~3,5 m

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Vychádza z existujúceho vedenia cesty. Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/61. Celková dĺžka úpravy je 248 m. V trase sa nachádza viacero úrovňových križoviek so samostatnými odbočovacími a pripájacími pruhmi.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/61 a nijako sa v rámci rekonštrukcie nemení.

Výškové polygóny v úseku ZÚ - KÚ sú navrhnuté v rozpätí cca:

$$s = 1,7 \%$$

Šírkové usporiadanie

Ide o medzikrižovatkový úsek v intraviláne mesta s rôznou šírkou jazdných pruhov. Základná kategória cestnej komunikácie pred a za týmto úsekom zodpovedá kategórii C11,5/60. Základná šírka jazdného pruhu je 3,50 m.

Konštrukcia vozovky

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie a to v nasledujúcich hrúbkach:

- 40 mm obrusnej vrstvy v šírke 250 mm, v mieste preplátovania na začiatku a konci úpravy v miestach napojenia na exist. vozovku.
- Hr. 120 mm (60 mm+60mm) v mieste pokládky výstužnej siete
- Hr. 100 mm (60 mm+40 mm) na celej riešenej ploche.

Frézovaný bude kryt vozovky ako aj autobusové zálivy. V križovatkách s ostatnými cestami bude frézovaný rozsah aby bolo možné plynulé napojenie na cestu I/61 a boli odstránené poruchy, ktoré by spôsobovali chyby v napojení asfalto-betónových vrstiev.

Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE-M v množstve 0,5 kg/m² a následne položená ložná vrstva - asfaltový betón hrubozrnný modifikovaný AC 16 L; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 60 mm. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný PSE, PmB v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva - asfaltový koberec mastixový strednozrnný modifikovaný SMA 11; O; PmB; I. kvalitatívna trieda, hrúbky 40 mm.

V mieste pokládky výstužnej siete, bude oceľová sieť rozprestretá na odfrézovanú vrstvu asfaltu. Oceľová sieť musí byť pre pokládku ložnej vrstvy rovná, bez zvlňenia a napnutá v zmysle inštaláčného manuálu. Sieť sa k podkladnej vrstve uchyť pomocou emulzného mikrokoberca hrúbky 20 mm, typ EM 8, I; v zmysle TP 64, TKP 36 a inštaláčného manuálu dodávateľa.

Výmena krytu bez zosilnenia bude realizovaná v úsekových staničeniach:

(v týchto úsekoch bude frézovanie pôvodnej vozovky v hrúbke 100 mm)

- km 4,555 – 4,738.

Výmena krytu so zosilnením výstužnou sieťou bude realizovaná v staničeniach:

(v týchto úsekoch bude frézovanie pôvodnej vozovky v hrúbke 120 mm)

- km 4,738 - 4,803

V mieste výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m ²
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
Spolu	do 100 mm	

V mieste výmeny krytu vozovky a vystuženia je konštrukcia v tomto zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania s vystužením:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I	40 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m ²
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,80 kg/m ²
asfaltový emulzný mikrokoberec	EM 8-I	20 mm
Spolu	do 120 mm	

Vyrovnávací vrstva, vyspravenie nerovností po odfrézovaní:

asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I	do 60 mm
--	----------	----------

Na rozhraní preplátavania konštrukčných vrstiev vozovky existujúcej a novo navrhovanej je pod krytom vozovky vložený výstužná vložka šírky 1 m.

Nespevnené krajnice je navrhnutá :

štrkodrvina fr. 0-22

hr. 100 mm

Svahy zarezania, násypov a výkopov sa zahumusujú (+hydroosev) v hr. 0,15 m. Priečný sklon vozovky je premenlivý s plynulým napojením na začiatku a konci úpravy na existujúci priečný sklon.

Odvodnenie

Vozovka je odvodnená voľne do terénu. Tu je potrebné zabezpečiť voľný prietok povrchových vôd z vozovky, zarezaním nespevnených krajníc a príslušného terénu.

5. SO 201 – Most ev. č. 61-7542**Účel stavebného objektu**

Účelom navrhovaných stavebných prác je rekonštrukcia mostného objektu, ktorá bude pozostávať z vybúrania pôvodnej nosnej konštrukcie a jej nahradením novou a rekonštrukciou existujúcej spodnej stavby mosta. Na moste bude vybúraná vozovka do horného povrchu nosnej konštrukcie. Budú vybúrané záverné stienky a prechodové oblasti a bude vybúraná pôvodná nosná konštrukcia. Na hornom povrchu opôr budú následne realizované kotvené železobetónové dobetonávky, na ktoré bude realizovaná nová dosková nosná konštrukcia. Na moste budú realizované nové odvodňovače. Priestor pod mostom bude vyčistený. Na novej nosnej konštrukcii budú riešené nové železobetónové rímasy, do ktorých bude kotvené oceľové zábradlie. Súčasťou rekonštrukcie mosta je aj sanácia poškodených betónových plôch spodnej stavby a pôvodných úložných prahov.

Popis Technického riešenia**Základné údaje o moste**

- most na pozemnej komunikácii
- most cez vodný tok
- most s jedným otvorom
- jednopodlažný
- s dolnou mostovkou
- nepohyblivý
- trvalý
- smerovo v oblúku (vetvy okružnej križovatky)
 - výškovo v priamej (niveleta stúpa 1,24%)
- šikmý, pravá šikmosť 64,0°
- normová zaťažiteľnosť
- masívny
- nosná železobetónová doska
- doskový
- otvorene usporiadaný
- s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia	3,29 m
Dĺžka nosnej konštrukcie	6,00 m
Rozpätia polí	5,40 m
Dĺžka mosta	14,10 m
Šikmosť mosta	šikmý, pravá šikmosť $\alpha = 64,00^\circ$

Šírka medzi zábradliami:	14,50 m (premenná)
Voľná šírka komunikácie	14,50 m (premenná)
Voľná šírka mosta	14,50 m (premenná)
Celková šírka mosta	23,850 m (premenná)
Výška mosta	max. cca 4,10 m
Stavebná výška	0,490-0,613 m
Plocha mosta	143,1 m ²

Existujúci most

Súčasný stav existujúceho mosta je veľmi zlý a jeho rekonštrukcia je nutná. V rámci diagnostiky boli zistené viaceré závažné poruchy na mostnom objekte, ktoré nie je možné v rámci rekonštrukcie opraviť a to najmä na nosnej konštrukcii mosta. Pri diagnostickom prieskume bol overený stav nosnej výstuže mosta. Výstuž je výrazne skorodovaná a na viacerých miestach došlo k výraznému úbytku plochy výstuže. Toto poškodenie v súčasnej dobe obmedzuje zaťažiteľnosť mosta a je nutné urýchlene pristúpiť k oprave mostného objektu. Koróziu spôsobuje najmä presakujúca voda nosnou konštrukciou (izolácia mosta je pravdepodobne poškodená a nefunkčná). V rámci rekonštrukcie bude nosná konštrukcia vybúraná a bude realizovaná nová nosná konštrukcia s novou izolačnou vrstvou a na moste bude zriadený nový systém odvodnenia na zamedzenie zatekania.

Prechodová oblasť

V prechodovej oblasti opory 1 a 2 je navrhnutý betónový prechodový klin dĺžky 3,0 m (v smere osi komunikácie). Bude vystužený dvoma vrstvami kari-siete AQ60 6 x 6 x 100 x 100. Pred prechodovými klinmi je realizovaná obnova plnej konštrukcie vozovky dĺžky min. 2,0 m. Prechodové klíny budú realizované na 250 mm hrubej vrstve štrkodrvy fr. 0-64. Prechodové oblasti budú odvodnené drenážnym potrubím DN160, ktoré bude obalené vo filtračnej geotextílii a obsypané pieskom. Pozdĺžny sklon drenážneho potrubia bude min. 3,0 % a potrubie bude prevedené cez oporu mostu jadrovým vrtom DN250 a následne zaústené voľne potoka s presahom výustného potrubia minimálne 100 mm.

Mostné opory

Na oporách budú vybetónované nové železobetónové dobetonávky úložných prahov a nové železobetónové záverné stienky. Dobetonávky budú votknuté do pôvodných úložných prahov pomocou vlepenej výstuže ϕ 16 mm do predvrtaných otvorov ϕ 18 mm. Celková hrúbka dobetonávok je 1,42 m (1,12 m na vtoku) a následná záverná stienka bude mať hrúbku 0,60 m, výška je premenlivá, pričom kopíruje hornú hranu novej doskovej nosnej konštrukcie. Predpokladaná dĺžka závernej stienky na opore 1 je 23,75 m a na opore 2 je 23,95 m. Rubová strana záverných stienok bude opatrená skosením 100/100 vytvoreným vložením profilu do debnenia. Medzi závernou stienkou a nosnou konštrukciou bude vytvorená dilatačná škára šírky 20 mm, čo dovoľuje predpokladané posuny NK. Všetky prisýpané konštrukcie budú ochránené proti zemnej vlhkosti izoláciou v zložení ALP + 2xALN + ochranná geotextília s min. CBR 2,5 kN.

Sanácie

Navrhnutá je sanácia nasledovných betónových povrchov: lícne plochy plocha opôr a úložných prahov. Ochranný náter bude zamedzovať prenikaniu chloridov do podkladu, zároveň bude mať farebne zjednocujúci odtieň (sivá farba).

Mostné závery a dilatácie

Nad prechodom NK a zemného telesa bude v obrusnej vrstve vozovky narezaná škára 20/40 mm vyplnená trvalopružnou asfaltovou zálievkou. Rovnaká úprava bude realizovaná v mieste napojenia novej vozovky na pôvodnú.

Nosná konštrukcia

Pôvodná nosná konštrukcia (prefabrikovaná doska z nosníkov MJ 69) je v nevyhovujúcom stave a jej oprava nie je možná. Je navrhnutá nová ŽB. monolitická nosná doska s rozpätím 5,40 m (kolmo). Hrúbka ZB dosky je premenlivá: pod vozovkou od 400 mm do 514 mm a v mieste zelene bude realizovaná doska hrúbky 300 mm. Pozdĺžna pracovná škára medzi dvomi etapami je navrhnutá presne v osi stredného deliaceho ostrovčeka. Výstuž medzi jednotlivými etapami (v priečnom smere) bude navzájom prevarená.

Šírka ZB dosky je 23,85 m (premenlivá hodnota). Šírka nosnej dosky je predpokladaná a bude upresnená na odbúraní. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 6,0 m (kolmo). Nosná konštrukcia je šikmá 64,0 °. Horný povrch ZB dosky bude spádovaný so strechovitým sklonom 2,0 % smerom (k úžľabiu (protispád do úžľabia 2,5 %)).

Vozovka

Na moste je navrhnutá v zložení:

- ACo 11-I PMB	40 mm
- Spojovací postrek modif. asf. emulziou PS-A,	0,3 kg/m ²
- ACo 11-I PMB	45 mm
- Celoplošná izolácia natavovanými asf. pásmi s výstužnou vložkou	5 mm
- zapečatujúca vrstva	
- Celkom	90 mm

Rímsy

Sú navrhnuté monolitické ŽB rímsy. Šírka ľavej rímsy je 800 mm (konštantná šírka), sklon 4,0 % smerom k obrube a šírka pravej rímsy je 5,088 mm (premenlivá šírka), sklon 2,5 % smerom k obrube. Na moste sa nachádza i stredná deliaca rímsa tvoriaca ostrovček pred okružnou križovatkou. Jej šírka je od 1,0 m po 3,96 m. Sklon povrchu strednej deliacej rímsy je strechovitý obojstranný 2,5 %. Dĺžka pravej rímsy je 7,80 m a dĺžka ľavej rímsy je 10,14 m. Dĺžka strednej rímsy je 26,0 m. Nos ľavej mostnej rímsy bude tvoriť železobetónový monolit šírky 0,25 m a výšky 0,40 m so zriadeným okapovým nosom. Pravá rímsa bude v mieste styku s terasou od terasy odseparovaná styrodúrom hrúbky 20 mm.

V rámci stavby bude riešené napojenie pôvodného chodníka na novú pravú rímsu. Povrch týchto častí chodníka bude dláždený zámkovou dlažbou hrúbky 60 mm. Zo strany komunikácie bude hranu chodníka tvoriť cestný obrubník 0,15 x 0,25 m. Výškové vedenie chodníka bude prispôbené existujúcemu stavu a bude tvoriť plynulý prechod medzi rímsou a nadväzujúcimi existujúcimi časťami chodníkov.

Obruba ľavej a pravej rímsy je vysoká 150 mm, so sklonom 5:1. Obrubu strednej rímsy tvorí nábeh 50/100 mm. Horný povrch ríms je upravený metličkovou úpravou. Do povrchu ľavej a pravej rímsy bude pomocou chemických kotiev ukotvené ZBZ.

Rímsy sú vystužené výstužou B 500B. Kotvenie ríms do NK mosta bude pomocou zámočnícky vyrobených kotevných prípravkov. Časti ríms mimo mostného objektu budú realizované na vrstve podkladného betónu hr. 200 mm, pod ktorým bude realizovaná vrstva štrkodrviny hrúbky 300 mm.

Konštrukcia chodníkov je navrhnutá v tomto zložení:

Chodníky plná konštrukcia:

Betónová zámková dlažba	DL	60 mm
Podkladné ložko z drte	L 4-8	40 mm
Štrkodrvina fr. 8-32 mm	ŠD CDekl. 31,5 Gc	min. 200 mm
Spolu	min. 300 mm	

Odvodnenie mosta

Odvodnenie mosta rešpektuje existujúci stav. Znamená to že voda bude priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky nasmerovaná k obrube a následne odvedená novými vozovkovými odvodňovačmi pod most do potoka. Celkovo bude osadených 2 ks odvodňovačov. V úžľabí NK bude vyhotovený drenážny kanálik (dren. plastbetón) odvodnený drenážnymi trubičkami. Slúži predovšetkým na odvodnenie izolácie.

Zvodidlá a zábradlia

Do povrchu pravej a ľavej rímsy bude ukotvené dvojmadlové zábradlie. Zábradlie bude tvorené samostatnými dielmi jednoduchými dĺžky 1,91 m a dvojíťmi dĺžky 3,76 m. Výška ZBZ je min 1,10 m od úrovne povrchu chodníka. Pri výrobe je potrebné dodržať sklony pätných dosiek v závislosti na sklonoch povrchu ríms. Mimo ríms a v mieste napojení chodníka bude zábradlie kotvené do betónových pätiiek 0,3 x 0,4 x 0,8 m.

6. SO 202 – Most ev. č. 61- 3992

Účelom navrhovaných stavebných prác je rekonštrukcia pôvodnej nosnej konštrukcie a spodnej stavby mosta. Na moste bude vybúraná vozovka (asfaltová i kamenná) do horného povrchu nosnej konštrukcie. Vybúraná bude i spevnená plocha s povrchom z betónových tvárnic. Budú vybúrané záverné stienky a prechodové oblasti. Následne bude realizovaná nová spriahujúca doska a budú realizované nové rímsy v ktorých bude ukotvené nové zvodidlo. Dôjde k odbúraniu rozpadnutého povrchu betónových múrov a k ich následnej povrchovej sanácii. Na moste budú osadené nové odvodňovače a budú realizované nové odvodňovacie sklzy. Priestor pod mostom bude vyčistený a bude realizované stavebné úpravy na zvýšenie bezpečnosti a životnosti spodnej stavby (dobetonávky korún krídiel mosta do ktorých bude osadené jednoduché trojmadlové zábradlie. Súčasťou rekonštrukcie mosta je aj sanácia poškodených betónových plôch spodnej stavby, úložného prahu a spodného povrchu pôvodnej nosnej konštrukcie.

Popis Technického riešenia**Základne údaje o moste**

- most na pozemnej komunikácii
- most cez železniciu
- most s jedným otvorom
- jednopodlažný
- s dolnou mostovkou
- nepohyblivý
- trvalý
- smerovo v priamej

výškovo v priamej (niveleta klesá 0,86%)

- šikmý, ľavá šikmosť 30,12°
- normová zaťažiteľnosť - znížená
- masívny
- nosná železobetónová doska
- doskový
- otvorene usporiadaný
- s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia	6,00 m (kolmo); 11,927 m (šikmo)
Dĺžka nosnej konštrukcie	7,20 m (kolmo); 14,327 m (šikmo)
Rozpätia polí	6,60 m (kolmo); 13,132 m (šikmo)
Dĺžka mosta	25,10 m
Šikmosť mosta	šikmý, ľavá šikmosť $\alpha = 30,12^\circ$
Šírka medzi zvodidlami :	11,50 m
Voľná šírka komunikácie	11,50 m
Voľná šírka mosta	11,50 m
Celková šírka mosta	17,057 m (kolmo); 31,588 m (šikmo)
Výška mosta	max. cca 6,54 m
Stavebná výška :	0,99 m – 1,01 m
Plocha mosta	122,81 m ²
Zaťaženie mosta	neurčené

Existujúci most

Súčasný stav existujúceho mosta je zlý a jeho rekonštrukcia je nutná na zastavenie degradovania konštrukcie mosta. V rámci diagnostiky boli zistené viaceré poruchy na mostnom objekte, ktoré je možné v rámci rekonštrukcie opraviť. Pri diagnostickom prieskume bol overený i stav nosnej výstuže mosta. Výstuž je lokálne mierne skorodovaná. Toto poškodenie v súčasnej dobe nemá zásadný vplyv na zaťažiteľnosť mosta avšak je nutné urýchlene zastaviť nepriaznivé vplyvy spôsobujúce koróziu výstuže. Ide najmä o presakujúcu vodu nosnou konštrukciou (izolácia mosta je pravdepodobne poškodená a nefunkčná). V rámci rekonštrukcie bude realizovaná nová izolačná vrstva a na moste bude zriadený nový systém odvodnenia na zamedzenie týchto vplyvov.

Mostný objekt sa nachádza v intraviláne obce Dubnica nad Váhom v smere z Dubnice nad Váhom do ľavy na ceste I/61. Rekonštrukcia cesty I/61 je prevedená v kategórii C 11,5/50 redukovaná bez chodníkov. Most prevádza cestu I/61 v km 140,86 ponad železničnú neelektrifikovanú vlečku do závodu SMZ. Prevádzaná komunikácia má na moste voľnú šírku 11,5 m. Smerové vedenie cesty je v mieste mostu v priamej.

- Niveleta v pozdĺžnom smere klesá (0,86 %). Priečny sklon na moste je strechovitý (konštantný) 2,5 %.

Spodná stavba – opory sú monolitické gravitačné a svojim obrysom nezasahujú do priechodného prierezu železničnej vlečky. Spodná hrana nosnej konštrukcie je vo výške 5,29 m od horného povrchu koľajníc.

Prechodová oblasť

V prechodovej oblasti opory 1 a 2 je navrhnutá nová prechodová doska dĺžky 4,0 m (v smere osi komunikácie). Prechodová doska bude realizovaná na vrstve podkladného betónu hrúbky min. 100

mm. Hrúbka prechodovej dosky je 260 mm. Horný povrch prechodovej dosky bude realizovaný v sklone 10,0 %. Pred prechodovými doskami je realizovaná obnova plnej konštrukcie vozovky dĺžky min. 3,5 m.

Odvodnenie za oporami

Za rubom opory bude osadená drenáž PE DN 160 mm obalená do geotextílie uložená na podkladnom betóne a vrstve PE fólie, ktorá bude z oboch strán chránená geotextíliou 400 g/m². Drenáž bude vyvedená cez vývrt priemeru 250 mm cez krídla mostu a zaústená voľne na terén. Drenáž bude vyložená 100 mm od povrchu krídiel.

Mostné opory

Na oporách budú vybetónované nové záverné stienky. Stienky budú votknuté do úložného prahu pomocou vlepenej výstuže ϕ 16 mm do predvŕtaných otvorov ϕ 18 mm. Stienka je zo železobetónu, šírka je 0,60 m, výška je premenlivá, pričom kopíruje hornú hranu kotveného zrovnávacieho betónu. Dĺžka závernej stienky na opore 1 je 31,31 m a na opore 2 je 31,32 m. Rubová strana záverných stienok bude opatrená výstupkom na osadenie prechodovej dosky. Medzi závernou stenou a nosnou konštrukciou bude vytvorená dilatačná škára šírky 0,02 m.

Krídla mosta

Z dôvodu vybudovania nových ríms bude odbúraná horná časť koruny krídiel (šírky cca. 1,25 mm, na hrúbku cca 200 mm). Na očistený povrch budú dobetónované nové dobetónávky krídiel. Dobetonávky budú kotvené do jestvujúcich krídiel prostredníctvom vlepenej výstuže ϕ 16 mm do predvŕtaných otvorov ϕ 18 mm. V rámci opravy budú existujúce povrchy krídiel vyčistené a bude sanované.

Prisypané konštrukcie budú ochránené proti zemnej vlhkosti izoláciou v zložení ALP + 2xALN + ochranná geotextília s min. CBR 2,5 kN.

Sanácie

Navrhnutá je sanácia nasledovných betónových povrchov: lícne plochy krídiel, čelná plocha opôr a úložných prahov, líčna a spodná plocha nosníkov a nosnej doskovej konštrukcie.

Spriahujúca doska

Je navrhnutý ŽB zrovnávací betón slúžiaci na vyrovnanie nosnej konštrukcie mostu. Hrúbka ZB je premenlivá medzi 250 – 420 mm.

Šírka SD je 15,89 m (premenlivá podľa polohy nosníkov). Jeho dĺžka je 14,33 m. Nosná konštrukcia je šikmá 30,12°. Horný povrch ZB bude spádovaný so strechovitým sklonom 2,5 % smerom (k úžľabiu (protispád do úžľabia 2,5 %). ZB. bude vystužený betónovou výstužou pri hornom povrchu a karisietou pri spodnom povrchu. ZB. bude spojený s nosníkmi pomocou chemicky vlepenej výstuže.

Izolácia nosnej konštrukcie

Na hornej ploche spriahujúcej dosky bude vyhotovená zapečatujúca vrstva. Na túto vrstvu bude vyhotovená izolácia z ťažkých asfaltových pásov. Pod rímsami a 250 mm za okraj rímsy bude izolácia dvojvrstvomá – tzv. izolácia s ochranou.

Vozovka

Na moste je navrhnutá v zložení:

- AC _o 11-I PMB	40 mm
- Spojovací postrek modif. asf. emulziou PS-A,	0,3 kg/m ²
- AC _o 11-I PMB	45 mm
- Celoplošná izolácia natavovanými asf. pásmi s výstužnou vložkou	5 mm
- zapečatujúca vrstva	
- Celkom	90 mm

Zrovnávací betón bude tesne pred izolovaním zbavený povrchovej vrstvy cementového mlieka guličkovaním a zbavený nečistôt a prachu. Všetky pracovné škáry v kryte vozovky budú narezané a zaliate trvalopružnou asf. zálievkou šírky 20 a hrúbky 40 mm.

Vozovky mimo mostného objektu – celá konštrukcia

V celom úseku výmeny konštrukcie vozovky je navrhnutá výmena zeminy v aktívnej zóne v hrúbke 0,50 m.

Rímsy

Sú navrhnuté monolitické ŽB rímsy. Šírka ľavej rímsy je 1055 mm (premenlivá šírka), sklon 2,5 % smerom k obrube, šírka pravej rímsy je 2,834 mm (premenlivá šírka), sklon 2,5 % smerom k obrube. Rímsy na krídlach (dobetonávky krídiel) budú široké 1250 mm. Dĺžka pravej rímsy je 20,60 m a dĺžka ľavej rímsy je 20,60 m. Nos mostných ríms na krídlach bude tvoriť železobetónový monolit premenlivej šírky a výšky 0,20 m so zriedeným okapovým nosom.

Obruba je vysoká 150 mm, so sklonom 5:1. Horný povrch ríms je upravený metličkovou úpravou. Do ríms bude pomocou chemických kotiev ukotvené ZBZ.

Odvodnenie mosta

Odvodnenie mosta rešpektuje existujúci stav. Znamená to že voda bude priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky nasmerovaná k obrube a následne vyvedená novými odvodňovačmi a povrchovými odvodňovacími prvkami z tvaroviek TBM 1-60 (odvodňovacie skúzy pozdĺž krídiel mosta – krídla 1L a 1P). V úžľabí NK bude vyhotovený drenážny kanálik (drenážny plastbetón) odvodnený drenážnymi trubičkami. Slúži predovšetkým na odvodnenie izolácie.

Úpravy pod mostom

Okolo krídiel mosta bude vybudované nové kamenné opevnenie svahu a šírku 1,0 m. Všetky opevnenia budú z lomového kameňa do betónu (200 mm kameň, 100 mm podkladný betón) s vyškárovaním. Opevnenia budú ukončené betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 800 mm.

Zvodidlá a zábradlia

Na rímsach bude ukotvené zvodidlo s úrovnou zadržania min. H2. Výška ZBZ je min 0,870 m od úrovne vozovky. Pri výrobe je potrebné dodržať sklony pätných dosiek v závislosti na sklonoch povrchu ríms. Do ríms na krídlach bude ukotvené trojmadlové zábradlie bez výplne.

7. SO 203 – Most ev. č. 61- 7343

Účelom navrhovaných stavebných prác je rekonštrukcia pôvodnej nosnej konštrukcie a spodnej stavby mosta. Na moste bude vybudovaná vozovka (asfaltová i kamenná) do horného povrchu nosnej konštrukcie. Vybúraná bude i spevnená plocha s povrchom z betónových tvárnic. Budú vybudované záverné stienky a prechodové oblasti. Následne bude realizovaná nová spriahujúca doska a budú realizované nové rímsoy, v ktorých bude ukotvené nové zvodidlo. Dôjde k odbúraniu rozpadnutého povrchu betónových múrov a k ich následnej povrchovej sanácii. Na moste budú osadené nové odvodňovače a budú realizované nové odvodňovacie sklzy. Priestor pod mostom bude vyčistený a bude realizované stavebné úpravy na zvýšenie bezpečnosti a životnosti spodnej stavby (dobetonávky korún krídiel mosta do ktorých bude osadené jednoduché trojmadlové zábradlie. Súčasťou rekonštrukcie mosta je aj sanácia poškodených betónových plôch spodnej stavby, úložného prahu a spodného povrchu pôvodnej nosnej konštrukcie.

Popis Technického riešenia**Základné údaje o moste**

- most na pozemnej komunikácii
- most cez cestu
- most s jedným otvorom
- jednopodlažný
- s presypávkou
- nepohyblivý
- trvalý
- smerovo v priamej
výškovo v priamej (niveleta klesá 1,14%)
- kolmý
- s normovou zaťažiteľnosťou
- masívny
- plnostenný
- klenbový
- otvorene usporiadaný
- s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia	4,60 m
Dĺžka nosnej konštrukcie	5,04 m
Rozpätia polí	4,82 m
Dĺžka mosta	5,04 m
Šikmosť mosta	kolmý $\alpha = 90,0^\circ$
Šírka medzi zvodidlami :	11,0 m
Voľná šírka komunikácie	11,0 m
Voľná šírka mosta	11,00 m
Celková dĺžka podchodu	19,90 m
Výška mosta	max. cca 4,95 m
Stavebná výška	1,36 – 1,41m
Plocha mosta	91,54 m ²

Existujúci most

Mostný objekt sa nachádza v intraviláne obce Dubnica nad Váhom v smere z Dubnice nad Váhom do ľavy na ceste I/61. Rekonštrukcia cesty I/61 je prevedená v kategórii C 11,5/50 redukovaná bez chodníkov. Most prevádza cestu I/61 v km 141,00 ponad miestny chodník. Prevádzaná komunikácia má na moste voľnú šírku 11,0 m (10,0 + 0,50 + 0,50 m). Smerové vedenie cesty je v mieste mostu v priamej.

Niveleta v pozdĺžnom smere klesá (1,14%). Priečny sklon na moste je strechovitý (konštantný) 2,5 %.

Spodná stavba – opory sú tvorené prefabrikátmi a svojim obrysom nezasahujú do priechodného prierezu chodníka. Spodná hrana nosnej konštrukcie je vo výške 2,50 m od dláždeného povrchu chodníka v najnižšom mieste.

Prevádzaná komunikácia je cesta I/61. Kategória cesty je C11,5/50 - redukovaná. Šírka komunikácie medzi zvodidlami je 11,0 m. Most je bez chodníkov.

Rímasy

Rímasy budú tvoriť prstenec na vonkajšom okraji posledných krajných prefabrikátov. Táto rímša bude súčasťou prefabrikátov NK (krajné klenbové dielce).

Bezpečnostné zariadenia na moste

Na oboch stranách mosta v telese komunikácie je navrhnuté schválené oceľové zvodidlo, úroveň zachytenia H2. Na rímse je navrhnuté ochranné dvojmadlové zábradlie výšky 1.1 m kotvené do rímsového prstenca. Pozdĺž krídel bude zábradlie kotvené do okraja konštrukcie krídel mosta.

Odvodnenie

Odvodnenie mosta je zabezpečené klenbovým tvarom.

Za rubom konštrukcie sa vybuduje drenáž DN160 mm. Pozdĺžny sklon drenáže je min. 3,0 %. Drenáž bude vyústená na výstupe z podchodu vo svahu voľne na terén.

Na východe z podchodu (v smere staničenia komunikácie I/61 vľavo) bude zriadená vyparovacia priekopa dĺžky minimálne 25,0 m. Hĺbka priekopy bude 400 mm a sklony svahov budú 1:2.

Prechodové oblasti

Prechodová oblasť za rubom konštrukcie je tvorená zásypom základu, tesniacou vrstvou, ochranným zásypom podľa VL4 201.05 a 201.06 pozdĺž konštrukcie NK a krídiel a vlastným zásypom za NK.

Zhotovenie zásypu základov za rubom do úrovne pod tesniacu vrstvu sa urobí zeminou „vhodnou pre násyp“ po vrstvách max. 0,3 m s hutnením na $I_d=0,85$, resp. $D=95$ % PS. Rovnakým spôsobom sa zhotoví i zásyp základu opôr z prednej strany.

Na zásype základu sa z rubovej strany opôr zhotoví tesniaca vrstva pozostávajúca:

- Ochranná geotextília, minimálne 500g/m², CBR min. 2,5 KN
- Tesniaca HDPE fólia, hrúbky minimálne 1,5 mm
- Ochranná geotextília, minimálne 500g/m², CBR min. 2,5 KN

Úpravy v okolí mosta

Priestor nad klenbou a pozdĺž krídiel mosta bude vydláždený kamennou dlažbou osadenou do betónového lôžka.

Na betónové krídla mostného objektu, budú priamo nadväzovať gabiónové múriky zachytávajúce päť násypových svahov. V smere staničenia vľavo budú betónové krídla predĺžené gabionovými

múrikmi dĺžky 3,0 m. V smere staničenia vpravo budú betónové krídla predĺžené gabionovými múrikmi dĺžky 5,0 m. Jedná sa o výstužné drôtokamenné bloky z dvojzákrutovej ocelevej siete vyplnené kamenivom a zásypovou zeminou ukladané v líci konštrukcie. Lícové drôtené koše výstužného systému sú vyrobené zo šesťuholníkovej dvojzákrutovej ocelevej siete s typom oka 8x10. Priemer drôtu siete je 2,7 (vnútorný) / 3,5 (vonkajší) mm.

Povrchová ochrana drôtu je tvorená pozinkovaním a polyamidom PA6. Prvky sú rozmeru 0,5 x 0,5 x 1,0 m s vystužením formou horizontálneho panelu zo šesťuholníkovej dvojzákrutovej ocelevej siete s typom oka 8 x 10, ktorý je súčasťou lícového prvku.

Chodník

Celková dĺžka chodníkov pre peších:	36,3 m
Šírka chodníka:	3,5 m,
Maximálny pozdĺžny sklon:	s = +1,5 %
Priečny sklon chodníka:	s = 2 %

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie

Vychádza z pôvodného vedenia cesty I/61 a chodníka, ktorý daný objekt premošťoval. Navrhovaný chodník je vedený kolmo na os cesty I/61.

Celková dĺžka chodníka je 36,3 m, 4,92 m pred mostom vľavo, 6,42 za mostom vpravo, a 24,99 m chodníka priamo v mieste mosta. V rámci úprav dochádza k miernej smerovej a výškovej úprave existujúceho chodníka.

Výškové vedenie trasy chodníka

Výškové vedenie je limitované napojením na existujúce časti chodníka pred a za mostom. Niveleta chodníka plynulo stúpa v konštantnom sklone 1,50 %.

Šírkové usporiadanie

Šírka chodníkov je navrhnutá 3,5 m + 2 x 0,55 m odrazný pruh. Základný priečny sklon chodníka je navrhnutý jednostranný v sklone 2,0 % a to v celom úseku realizácie chodníka. Sklon povrchu odrazných pruhov je 5,0 % v smere k obrube.

Konštrukcia chodníkov je navrhnutá v tomto zložení:**Chodníky plná konštrukcia:**

Betónová zámková dlažba	DL	60 mm
Podkladné ložko z drte	L 4-8	40 mm
Štrkodrvina fr. 8-32 mm	ŠD CDekl. 31,5 Gc	min. 200 mm
Spolu		min. 300 mm

Chodník v mieste výmeny krytu chodníka (napojenia chodníkov na existujúci stav):

Asfaltový betón ACo 11 - II	40 mm
Postrek spojovací, asfaltový PS-A;	0,50 kg/m ²
Spolu	min. 40 mm

V miestach styku chodníka a odrazných pruhov sú osádzané obrubníky cestné betónové 250*150*1000 s výškovým rozdielom +0,15 m. V mieste mimo podchod sú obrubníky osadené s výškovým rozdielom +0,02 m. Obrubníky sú osádzané do betónového lôžka zo suchého betónu C20/25 X0 hrúbky minimálne 100 mm, so škárami vyplnenými cementovou maltou.

8. SO 603 – Verejné osvetlenie – Most ev.č.. 61-7343

Účelom navrhovaných stavebných prác je úprava polohy existujúceho stožiaru verejného osvetlenia v mieste existujúceho podchodu a nového objektu a nasvietenie objektu. Existujúci stožiar sa demontuje a presunie do novej polohy. Stožiar a verejné osvetlenie sa napojí z pôvodného elektrického vedenia existujúceho verejného osvetlenia pozdĺž cesty I/61.

Popis technického riešenia

Pôvodný stožiar sa demontuje, očistí od pôvodného betónového základu a osadí do nového základu podľa projektovej dokumentácie. Na Stožiar sa osadí pôvodný výložník aj svetidlo.

2.9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite (jej pozitíva a negatíva)

Dôvodom navrhovaných stavebných prác je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Stavba bola vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie.

V I. etape bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úseku.

V II. etape bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto-betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku.

Pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavia predovšetkým v bezpečnej a plynulej premávke po ceste I/61. Bude zvýšená bezpečnosť cestujúcich, ktorí uvedenú cestu pravidelne alebo aj menej pravidelne využívajú.

Spríevodné negatívne vplyvy budú súvisieť najmä s obdobím rekonštrukcie cesty I/61. Doprava bude počas výstavby riešená presmerovaním do jedného jazdného pruhu. V tomto období budú vznikať negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré budú zapríčinené prepravou mechanizmov a dovozom a odvozom materiálu, ako aj samotnou demolačnou, resp. stavebnou činnosťou. Tieto negatívne vplyvy budú ale len dočasného charakteru a po skončení prác sa životné prostredie a ako aj doprava vráti do súčasného stavu a z pohľadu kvality života bude mať navrhovaná činnosť výrazne pozitívny prínos na dlhšie obdobie počas životnosti komunikácie I/61 a mostných objektov.

2.10. Celkové náklady (orientačné)

Celkové predpokladané investičné náklady predstavujú 2,7 mil. € bez DPH.

2.11. Dotknutá obec

Obec Trenčianska Teplá
Mesto Nová Dubnica
Mesto Dubnica nad Váhom

2.12. Dotknutý samosprávny kraj

Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

2.13. Dotknuté orgány

- Okresný úrad Ilava, Odbor starostlivosti o ŽP, Mierové námestie č. 81/18, 019 01 Ilava
- Okresný úrad Ilava, Odbor krízového riadenia, Mierové námestie č. 81/18, 019 01 Ilava
- Okresný úrad Trenčín, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hviezdoslavova č. 3, 911 01 Trenčín
- Okresný úrad Trenčín, Odbor starostlivosti o ŽP, Hviezdoslavova č. 3, 911 01 Trenčín
- Okresný úrad Trenčín, Odbor krízového riadenia, Hviezdoslavova č. 3, 911 01 Trenčín
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici, Slovenských partizánov 1130/50, 017 01 Považská Bystrica
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne, Nemocničná 4, 911 01 Trenčín
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trenčíne, Jesenského 36, 911 01 Trenčín
- Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. , Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica

2.14. Povoľujúci orgán

Obec Trenčianska Teplá
M. R. Štefánika 376/30, 914 01 Trenčianska Teplá

Mesto Nová Dubnica
Trenčianska 45/41, 018 51 Nová Dubnica

Mesto Dubnica nad Váhom
Bratislavská 434/9, 018 41 Dubnica nad Váhom

Okresný úrad Trenčín, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Hviezdoslavova č. 3, 911 01 Trenčín

2.15. Rezortný orgán

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

2.16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Územné rozhodnutie a stavebné povolenie v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

2.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy činnosti popisovanej v zámere nepresahujú štátne hranice.

3. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

3.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

Geomorfologické pomery

V zmysle geomorfologického členenia na geomorfologické jednotky (Mazúr, Lukniš, 1980) patrí vlastné záujmové územie do sústavy Alpsko-himalájskej, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vonkajšie západné Karpaty, oblasti Slovensko-moravské Karpaty, celku Považské Podolie, oddielu llavska kotlina.

Geomorfologické pomery llavskej kotliny charakterizujú základné typy erózo – denudačného reliéfu. Reliéf kotlinových pahorkatín, ktorý prevažuje v juhovýchodnej východnej a severovýchodnej časti vrátane dotknutej lokality a reliéf údolných nív v západnej časti kotliny. Širšie územie je charakteristické výraznou členitosťou reliéfu, vlastné Považské podolie predstavuje typ pahorkatiny rôznej členitosti s prechodom do nerozčlenenej roviny v údolí rieky Váh. Zámer je situovaný v priestore s reliéfnym typom kotlinovej pahorkatiny v nadmorskej výške 250 - 280 m.n.m.. Sklonitosť územia je nízka, vo východnej časti ide o zarovnaný a antropogénne zmenený povrch, v západnej časti má územie prevažne západný sklon (2° - 10°).

Geologické pomery

Geologická charakteristika územia

V zmysle tektonického členenia Západných Karpát posudzované územie patrí do medzihorských neogénnych kotlín. Dotknuté územie geomorfologicky patrí do llavskej kotliny, ktorá je vyvinutá tektonickej depresii medzi bradlovým pásmom na severozápade a mezozoickými komplexami Strážovských vrchov na juhovýchode. Litologickú výplň tvoria hlavne neogénne sedimenty v nadloží ktorých sú vyvinuté geneticky rôznorodé sedimenty kvartéru. Hlboké podložie kotliny tvoria predneogénne autochtónne aj alochtónne obalové jednotky kryštalinika Strážovských vrchov.

Mezozoikum zastupujú jurské škvrnité slienité vápence a sliene typu fleckenmergel (stredný až vrchný trias). Vápence sa striedajú s tenkými polohami slienitých bridlíc. V menšej miere sa vyskytujú radiolariové vápence a slieňovce veku titón –neokóm. Ide o cca 600m hrubý komplex šedých slabo slienitých kalpionelových vápencov typu biancone. Najmladším členom je súvrstvie bridlíc – slieňovcov a pieskovcov veku alb – cenoman.

Neogénne sedimenty tvoria výplň llavskej kotliny. Ide najmä o polymiktné štrky, miestami slabo spevnené, polymiktné pieskovce a šedé, žltkasté a zelenkasté, miestami vápnité íly. Súvrstvie dosahuje hrúbku do 100 m.

Kvartér – charakter a hrúbka kvartérnych sedimentov sú podmienené morfológiou terénu a charakterom podložia. Na exponovaných svahoch prevládajú hlinito-kamenité delúviá a prolúviá. Na miernejších svahoch, najmä kde sa v podloží nachádzajú bridlice a slieňovce, majú deluviálne a proluviálne sedimenty charakter piesčito – hlinitý s úlomkami hornín. Výplň Lieskoveckej doliny tvoria fluvialné sedimenty – zahlinené štrky, piesčité štrky a hrubozrnné piesky. S hĺbkou pribúda hruboúlomková frakcia (prevažne vápence, menej pieskovce). Úlomky sú málo opracované s veľkosťou valúnov do 50 mm. Pri vyústení doliny sú fluvialné sedimenty premiešané s deluviálnymi a proluviálnymi sedimentami ako aj eolickými sedimentmi. Tieto sedimenty tvoria bezprostredné

podložie skládky. Údolie Váhu vyplňajú štrkopiesčité sedimenty premenlivej mocnosti (najčastejšie 5 -12 m).

Seizmicita

Dotknuté územie je možné charakterizovať z hľadiska geodynamických javov ako relatívne stabilné. Exogénne geodynamické javy ako zosuvy, zosuny ani iné gravitačné pohyby horninového prostredia sa vzhľadom povahe podložia hodnoteného územia neuplatňujú.

V zmysle STN 73 0036 záujmové územie patrí do rajónu s predpokladanou zvýšenou seizmickou intenzitou do 7 °MSK 64.

Ložiská nerastných surovín

Priamo v dotknutom území sa nenachádzajú žiadne vyhradené ani nevyhradené ložiská nerastných surovín.

Z vyhradených surovín je v širšom území dotknutého územia evidované ložisko štrkov a štrkopieskov v nive Váhu medzi Dubnicou nad Váhom a Nemšovou. V blízkosti obce Kolačín je evidované ložisko stavebného kameňa (dolomit).

V k.ú Dubnica nad Váhom je evidované chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom 629 – Dubnica nad Váhom – štrkopiesky a piesky a ložisko nevyhradeného nerastu 4548 – Dubnica nad Váhom – Pažitie – štrkopiesky a piesky. V k.ú Prejta je evidované ložisko nevyhradeného nerastu 4666 – Prejta – štrkopiesky a piesky.

Vo vlastnom riešenom území sa nenachádza žiadne ložisko nerastných surovín, nie je tu evidované žiadne výhradné ložisko nerastov ani ložisko nevyhradených nerastov.

Pôdne pomery

Pôda predstavuje významný krajinný prvok s nezastupiteľnou energetickou a bioprodukčnou funkciou. Je výsledkom vzájomného pôsobenia atmosféry, hydrosféry, litosféry a biosféry. Je s nimi tesne spätá a preto detailne odráža súčasnú a čiastočne i minulú štruktúru krajiny. Zároveň je jedným z najdôležitejších existenčných faktorov ľudskej spoločnosti.

Pôdotvorné procesy sú podmienené rôznymi endogénnymi a exogénnymi faktormi ako je materská hornina, klíma, biologické činitele, geografia terénu. Odrazom vplyvu týchto faktorov sú základné vlastnosti pôdy, a to chemické, fyzikálne a biologické. Antropogénny tlak na využívanie pôdy na iné účely ako na plnenie jej primárnych produkčných a environmentálnych funkcií spôsobuje jej pozvoľný úbytok.

Najrozšírenejším pôdnym typom v území Iľavskej kotliny sú nivné pôdy karbonátové na karbonátových sedimentoch a nivné pôdy glejové na nekarbonátových sedimentoch. V orničnej vrstve prevládajú najmä piesčité hliny, hlinitý piesok, hliny a ílovité hliny, v užšej pririečnej nive pozdĺž toku štrky a miestami piesky (Dobrovičová, 1984). V podorničnej vrstve sa nachádzajú hlinité piesky, hliny, štrky a piesky. Kotlina patrí k pôdografickému regiónu s výrazným uvoľňovaním oxidov železa a hliníka s výrazným posunom narušeného ílu. Sorpčná kapacita pôdy je stredná. Z hľadiska pôdných druhov sú zastúpené v kotline len terasy - aj viac ako 6 m (väčšinou zastúpené sprašami).

Klimatické pomery

Podľa klimatickej regionalizácie patrí územie do teplej a suchej oblasti s dlhým letom a krátkou, mierne teplou až veľmi suchou zimou a veľmi krátkym trvaním snehovej pokrývky (40-50 dní).

Zrážkové pomery

Územie llavskej kotliny je na zrážky pomerne bohaté. Dlhodobý priemer pre stanicu Dubnica nad Váhom (1931-1960) je 683 mm. Najväčšie úhrny zrážok sa vyskytujú v mesiacoch jún - júl a najnižšie úhrny zrážok sú v mesiacoch január – marec. Priľahlé svahy Bielych Karpát majú zrážky vyššie, dosahujú 700-800 mm. V dôsledku nepriaznivých klimatických pomerov (zvýšený výpar) dochádza k celkovému poklesu hladín podzemných vôd a zmenšovaniu ich zásob. Snehová pokrývka v oblasti okresu Ilava sa vyskytuje v priemere cca 64 dní do roka, najväčší počet dní so snehovou pokrývkou je v mesiaci december.

Teplota

Podľa klimatickej regionalizácie patrí územie do teplej a suchej oblasti s dlhým letom a krátkou, mierne teplou až veľmi suchou zimou a veľmi krátkym trvaním snehovej pokrývky (40-50 dní). Priemerná teplota v januári dosahuje hodnoty -3 až -5 °C, v júli 17 až 19 °C.

Záujmové územie je súčasťou klimatickej oblasti teplej, okrsku A5 - charakterizovanom ako teplý, mierne vlhký, s miernou zimou. Patrí do klimaticko-geografického typu kotlinovej klímy teplej.

Základné klimatické charakteristiky územia:

- počet letných dní (s teplotou nad 25°C) 40 až 50
- počet dní s teplotou nad 10°C 140 až 160
- počet mrazových dní 60 až 80
- priemerná teplota v januári (°C) -3 až -4
- priemerná teplota v apríli (°C) $+6$ až $+7$
- priemerná teplota v júli (°C) $+17$ až $+18$
- priemerná teplota v októbri (°C) $+7$ až $+8$
- dĺžka obdobia s priemernou dennou teplotou vzduchu vyššou ako 0 °C 300 dní

Veternosť

Prevládajúcimi smermi vetra v riešenom území sú západné a severné. Priemerná rýchlosť vetra sa v zimnom polroku pohybuje okolo 2,9 m/s, v letnom polroku 2,7 m/s.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Hydrologickú os riešeného územia okresov Trenčianskeho regiónu tvorí rieka Váh. Toto územie patrí do hydrologického povodia Váhu (4 -21) a člení sa v prevažnej miere do základných povodí 4-21-10, 4-21-09, 4-21- 08, 4-21-07. Hlavnými pravostrannými prítokmi sú Popradnianska, Biela Voda, Vlára, Drietonica, Bošáčka, Klanečnica. Ľavostrannými prítokmi sú Pružinka, Teplička, Domanižanka. Prietoky v rieke Váh sú ovplyvnené prevádzkou I. a II. vážskej kaskády, pričom tieto prietoky sú nadlepšované vodnou nádržou Orava a vodnou nádržou Liptovská Mara.(UPN VÚC TSK). Z hôr nad Kolačínom steká Kolačinský potok a jeho ľavostranný prítok Novodubnický potok.

Hydrologicky patrí dotknuté územie Dubnice nad Váhom do povodia rieky Váh. Váh patrí do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov.

Cez katastrálne územie Dubnica nad Váhom preteká rieka Váh, potok Lieskovec, Dubnický potok a Nosický kanál. Všetky uvedené toky sú ľavostrannými prítokmi Váhu. Tieto toky sú technicky upravené s vyrovnaným korytom, ale z hľadiska plochy povodia či vodnatosti nedosahujú veľký význam. Typ režimu odtoku Váhu v oblasti vrchovinovo-nížinnej je snehovo-dažďový, s obdobím akumulácie v mesiacoch november až február, s najvyššou vodnatosťou v mesiaci marec až máj a s najnižšou v mesiaci január – február a september – október. Zvýšenie vodnatosti koncom jesene a začiatkom zimy býva mierne výrazné.

Podzemné vody

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska je širšie záujmové územie súčasťou hydrogeologického rajónu QN 037 - Kwartér a neogén llavskej kotliny.

Reprezentované sú piesčitými štrkami s rôznym stupňom zahlinenia, ktoré sú prekryté rôzne mocnou vrstvou piesčitých hlin. Sedimenty sa vyznačujú vysokou priepustnosťou, na úrovni rádu koeficienta filtrácie $k_f = 10^{-3}$ m/s.

Podzemné vody údolnej nivy Váhu majú prevažne charakter voľnej hladiny, len v ojedinelých prípadoch je charakter mierne napätý. Smer prúdenia podzemnej vody určený smerom piezometrického gradientu je v podstatnej miere zhodný so sklonom územia, resp. podložia. Usmerňovaný môže byť tiež výraznými prítokmi podzemných vôd z okolitých pohorí, prítokmi z väčších bočných povrchových tokov a väčšími vodárenskými odbermi. V oblasti kotliny je možné na základe viacerých informačných zdrojov predpokladať laterálny pohyb podzemných vôd v smere SV-JZ až S-J. Čerpacími skúškami bola preukázaná priama hydraulická závislosť hladiny podzemnej vody s hladinou vo Váhu (najmä v užšej pririekovej zóne). Hladina podzemnej vody sa v prevažnej časti územia nachádza v hĺbke 3-5 m, najhlbšie hladiny sú v oblasti terás, na pravej strane územia 5 -13 m, na ľavej aj hlbšie až 20 m.

Staré koryto Váhu plní v podmienkach llavskej kotliny po väčšiu časť roka funkciu drénu, nakoľko prirodzený režim Váhu je podstatne ovplyvnený vodohospodárskymi a energetickými stavbami. Nie je preto možné hovoriť o rieke ako o prirodzenom toku. Do starého koryta je vypúšťané len minimálne množstvo vody, cca 3-5 m³.s⁻¹ denne. Bolo preukázané, že vyhlbením odpadových kanálov nastalo zníženie podzemných vôd (v blízkosti kanála až o 2-3 m). Šírkový dosah takéhoto drénovania sa v prostredí Vážskej nivy odhaduje až do vzdialenosti 1 500 m.

Hladina podzemných vôd v oblasti je v priamej hydraulickej závislosti od hladiny Váhu a to najmä vzhľadom na blízkosť toku a veľmi dobrú priepustnosť štrkového aluviálneho komplexu. Podzemné vody v prevažnej časti roka dotujú najmä Váh a jeho prítoky. Úroveň hladiny podzemnej vody sa v priebehu roka výrazne mení, v závislosti od zmeny klimatických a hydrologických pomerov. Podzemné vody pochádzajú prevažne zo zrážok a zo skrytých výverov z podložných hornín. Maximá sú dosahované v jarných mesiacoch (marec-máj), minimá v auguste – novembri. Kolísanie dosahuje podľa realizovaných meraní cca 0,3-0,5 m. Hladina vody vo Váhu je regulovaná Nosickým hydrotechnickým kanálom, ktorý tečie v tesnom koryte s hladinou cca 4 m nad okolitým terénom. Prúdenie podzemných vôd je v oblasti existujúcej skládky takmer súbežné s dlhšou osou údolia Váhu, t.j. od SV k JZ. V doposiaľ realizovaných prieskumných vrtoch v dotknutom území bola voľná hladina podzemnej vody zistená v hĺbke 3,8-6,4 m pod terénom, približne na kóte 224-225 m n. m. Vo vzťahu k skládkovanému materiálu na existujúcej skládke sa hladina nachádza pod jeho úrovňou - v rámci realizovaných geologických prieskumov nebol ani v jednom prípade zistený priamy kontakt odpadu s podzemnou vodou.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie spadá Nová Dubnica do rajónu Mezozoikum severozápadnej časti Strážovských vrchov. Hladina podzemnej vody je prevažne voľná. Podzemná voda sa nachádza v hĺbke cca 4-8 m pod terénom, ktorá závisí hlavne od konfigurácie územia a geologickej stavby. Je akumulovaná v štrkových náplavoch rieky Váh. Smer prúdenia podzemných vôd je od východu k západu.

Vodné plochy

V povodí Váhu na území Trenčianskeho kraja patria medzi veľké regulačné objekty s rozhodujúcim vplyvom na prietokový režim nasledovné:

- Vodná nádrž Nosice – hlavným účelom vodného diela je výroba elektrickej energie. Slúži aj na čiastočné zníženie prietokov veľkých vôd získaním priestoru manipuláciou počas povodne.
- Vodné dielo Dolné Kočkovce – slúži pre energetiku a perspektívne aj pre plavbu.
- Vodné dielo Trenčianske Biskupice – umožňuje energetické využitie Váhu pod Trenčínom.

Ďalej sú to malé vodné nádrže a rybníky s celkovým objemom do 1 mil. m³.

Minerálne a geotermálne vody

Vo vlastnom riešenom území nie je zistený, ani evidovaný žiadny zdroj minerálnej ani geotermálnej vody.

Vodohospodársky chránené územia

V posudzovanom území Dubnice nad Váhom sa nenachádzajú pásma ochrany vodných zdrojov. Dotknuté územie nie je súčasťou chráneného vodohospodárskeho územia CHVO. V okolí dotknutého územia sa nachádza chráneného vodohospodárskeho územia Strážovské vrchy.

Dve tretiny územia Novej Dubnice a Kolačina sa nachádza v chránenej vodohospodárskej oblasti Strážovské vrchy vyhlásenej v zmysle nariadenia vlády SR č. 13/1987 Zb. v znení zákona č. 364/2004 Z.z...

Chránené územia podľa osobitných predpisov

Územnou ochranou prírody sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny rozumie osobitná ochrana prírody a krajiny v legislatívne vymedzenom území v druhom až piatom stupni ochrany.

V širšom území sa z veľkoplošných chránených území nachádza CHKO Biele Karpaty a Strážovské vrchy. Z maloplošných chránených území PR Vápeč, PR Vršatecké bralá, PR Pod Homôlkou, PP Krivoklátska tiesňava, PP Krivoklátske lúky, PP Dračia Studňa a PP Drieňová.

V širšom okolí dotknutého územia sa nachádza chránené vtáčie územie SKCHVÚ006 Dubnické štrkovisko.

Katastrálne územie mesta Nová Dubnica, kat. územie Malý a Veľký Kolačín sa nachádzajú v prvom stupni ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nie je súčasťou európskej sústavy chránených území, NATURA 2000 t.j. území európskeho významu alebo chránených vtáčích území.

Najbližšie územia sústavy chránených území :

- SKUEV 0256 Strážovské vrchy,
- SKCHVU 006 Dubnické štrkovisko ,
- SKCHVU 028 Strážovské vrchy,
- SKUEV 0274 Baske,
- SKUEV 0574 Omšenská baba

Priamo do riešeného územia ani do jeho blízkosti nezasahuje žiadne chránené ani navrhované chránené územie, resp. ochranné pásmo. V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny tu platí I. stupeň ochrany.

Prvky územného systému ekologickej stability

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

RÚSES okresu Ilava vymedzuje 6 nadregionálnych biocentier - Vápeč, Bolešovská dolina, Červený Kameň-Lednica, Vršatské bradlá, Podhradská dolina a Strážov a 5 regionálnych biocentier. Biokoridory sú navrhované ako 5 nadregionálnych a 1 regionálny. Významnými stabilizujúcimi prvkami krajiny záujmového územia sú vodné toky. Rieka Váh predstavuje nadregionálny hydrický biokoridor medzinárodného významu. Rieka Váh je z ekologického hľadiska sezónnych migrácií avifauny zaradená zároveň ako interkontinentálny biokoridor, z hľadiska šírenia ichtyofauny ako migračný koridor európskeho významu.

V dotknutom území sa žiadne z uvedených prvkov územného systému ekologickej stability nadregionálnej, regionálnej ani miestnej úrovne, nenachádzajú.

V riešenom území Mesta Nová Dubnica sa nadregionálny územný systém ekologickej stability /RÚSES/ nenachádza.

Regionálny územný systém ekologickej stability:

- regionálne biocentrum Grófovec – Markovica – Ihrište: prevažujú tu submontánne bučiny so zmladzujúcimi porastami s druhovým zložením blízkym pôvodným dubovo - hrabovým karpatským lesom. Významné je zastúpenie lesov stredného a vyššieho veku a ochranných lesov.
- regionálny biokoridor - terestrický biokoridor, prechádza východným územím riešeného územia. Do územia vstupuje z okresu Trenčín.

Miestny územný systém ekologickej stability

- Predstavuje ho Kolačinský potok a jeho ľavostranný prítok Novodubnického potoka mimo zastavaného územia s brehovým porastom, ktorý tvoria druhy drevín ako vrbá biela, jaseň štíhly a nízky krovinový porast. Tok je technicky upravený s vyrovnaným korytom. Funkciu biokoridorov na miestnej úrovni plnia najmä vodné toky s brehovými porastami, ekotónové spoločenstvá les-bezlesie a líniové štruktúry.

Lokálne významná mokraď

- -alúvium Kolačinského potoka typ mokrade 1-jelšové slatinné lesy nízinné, 2-podhorské a horské jelšiny, 15-spoločenstvá so zakorenenými vodnými rastlinami.

Biotop podhorského jelšového lesa v k.u. Malý Kolačín

Jelšovo- vrbový porast pri toku v k.u. Veľký Kolačín

3.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

Krajinná štruktúra

Súčasná krajinná štruktúra (druhotná krajinná štruktúra) je tvorená súborom prvkov, ktoré človek ovplyvnil, čiastočne alebo úplne pozmenil, resp. novo vytvoril ako umelé prvky krajiny (Ružička, Ružičková, 1973). Sú charakterizované z fyziognomickoformačno-ekologického hľadiska. Ich obsahovú náplň určuje funkčná charakteristika (spôsob využitia prvkov), biotická charakteristika prvkov (charakteristika reálnej vegetácie a biotopov), stupeň antropickej premeny (prírode blízke prvky až umelé technické prvky) a formačná charakteristika podľa priestorového usporiadania prvkov, resp. krajinných štruktúr (plocha, línia a bod).

V krajine dotknutého územia a jeho okolia sa nachádzajú človekom vytvorené alebo modifikované prvky, ktoré dávajú predstavu o súčasnom využití územia. K zmene krajinej štruktúra došlo v období plošného rozvoja Dubnice nad Váhom s novými nárokmi na budovanie infraštruktúry a rozvoj vybavenosti.

Súčasná krajinná štruktúra je determinovaná svojou polohou. Miesto navrhovanej činnosti ako aj širšie dotknuté územie má typický antropogénny charakter s intenzívnym priemyselným, poľnohospodárskym a polyfunkčným využitím. Vlastná lokalita je tvorená priemyselnými areálmi – objektmi skladov, nádvorí, výrobných hál, parkovísk, kancelárií a sprievodnej infraštruktúry.

Scenéria

Priamo v scenérii skúmanej lokality prevládajú prvky priemyselných objektov. Na severe a západe vystupuje hrebeň Bielych Karpát, na východe vo vzdialených horizontoch sa rysuje hrebeň Strážovských vrchov a Považského Inovca.

Súčasná krajinná štruktúra dotknutého územia Trenčianskej Teplej a Novej Dubnice a jeho bezprostredného okolia je pomerne jednotvárna, s malým počtom prvkov, plošne dominujúcim prvkom sú oráčiny. Lokalita a okolie dotknutého územia je využívané na poľnohospodársku výrobu, prevažuje veľkobloková orná pôda a rozostavené nové polyfunkčné a priemyselné stavby.

Reliéf dotknutého územia je rovinatý, mierne naklonený od pohoria k rieke Váh, s malou vertikálnou členitosťou.

Dotknuté územie Dubnice nad Váhom je lokalizované v prostredí ovplyvnenom človekom. Okolitá krajina tvorí od západu smerom na východ mierne rovinaté územie, s rôznorodými plochami (poľnohospodárska pôda, cesty, rieka Váh) a smerom na východ prechádza do areálu ZŤS, kde je územie dlhodobo priemyselne využívané.

Východne prechádza prevažne rovinatá krajina do chatovej oblasti s výstupom na kopec Holá hora (505 m n.m.). Zo severu na juh je okolité územie tvorené prvkami mestského osídlenia (m.č. Prejta na SV a mesto Dubnica nad Váhom na JZ) spojené medzi sebou cestnou komunikáciou. V okolí dotknutého územia sa nachádzajú prevažne technické objekty (sklady) spoločností, ktoré však nebudú narúšať alebo iným spôsobom meniť charakter prostredia, nakoľko je celý areál situovaný v priemyselnej časti mesta Dubnica nad Váhom.

Stabilita

Stupeň ekologickej stability územia vyjadruje plošný pomer medzi prirodzenými, poloprirodzenými a antropogénnymi prvkami v danom území. Koeficient ekologickej stability odráža vzájomný pomer pozitívnych a negatívnych prvkov v území.

Dotknuté územie sa nachádza v urbanizovanej oblasti bez ekostabilizačných prvkov. Územie je charakterizované antropogénnymi vplyvmi. Ekologická stabilita dotknutého územia je hodnotená ako nízka

Fauna a flóra

Flóra

Z fytogeografického hľadiska (Futák, 1966), patrí riešené územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu západobeskydskej flóry (Beschidicum occidentale), okresu Západobeskydské Karpaty.

Základnú predstavu o vegetačnom kryte poskytuje Geobotanická mapa SSR (Michalko a kol., 1986), ktorá znázorňuje potenciálnu vegetáciu. Potenciálna prirodzená vegetácia predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, edafických a hydrologických podmienok, keby človek do vývojového procesu nijakým spôsobom nezasahoval.

Potenciálna prirodzená vegetácia je jedným zo základov pre vymedzenie ekologicke významných segmentov krajiny. Skladba a štruktúra prírodného prostredia ako ekologickeho vegetačného potenciálu daného stanovišťa je dôležitá pre plánovanie využitia záujmového územia v súlade s prírodnými podmienkami.

Podľa Geobotanickej mapy SSR (Michalko a kol., 1986) je širšie územie charakteristické výskytom lužných lesov nížinných (Ulmenion). Tieto sú viazané na vyššie a relatívne suchšie polohy úrodných nív (riečne terasy, agradačné valy a pod.), kde ich zriedkavejšie a časovo kratšie ovplyvňujú periodicky sa opakujúce povrchové záplavy alebo kolísajúca hladina podzemnej vody.

Druhovú zloženie drevín: jaseň úzkolistý panónsky (*Fraxinus angustifolia*, subsp. *danubialis*), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolitý (*Ulmur minor*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), javor poľný (*Acer campestre*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), topol biely (*Populus alba*), topol čierny (*Populus nigra*), topol osika (*Populus tremula*), jeľša lepkavá (*Alnus glutinosa*), rozličné druhy vrúb (*Salix*), svíb krvavý (*Swida hungarica*), vtáčí zob (*Ligustrum vulgare*), bršlen európsky (*Euonymus europaea*), javor tatársky (*Acer tataricum*), rozličné druhy hlohu (*Crataegus*) a lieska (*Corylus avellana*).

V dotknutom aj širšom území je vegetácia výrazne ovplyvnená antropickou činnosťou, súčasné druhové a priestorové zloženie je výsledkom dlhodobých procesov a odrazom vplyvu človeka na životné prostredie.

Fauna

Zoogeografické členenie - limnický biocyklus začleňuje územie do pontokaspickej provincie, podunajského okresu a stredoslovenskej časti (HENSEL, KRNO IN MIKLÓS ET AL., 2002). V urbanizovanom prostredí prevládajú druhy s vyššou tendenciou k synantropii – jež západoeurópsky (*Erinaceus europaeus*), potkan obyčajný (*Rattus norvegicus*), myš domáca *Mus musculus*).

V širšom dotknutom území sa nachádzajú zoocenózy kultúrnej stepi a lesa. Samotné dotknuté územie sa nachádza v antropogénne využívanom priestore, kde prevláda výrobnoprevádzková

činnosť (areál ZŤS). Prirodzenú bariéru pre prenikanie prirodzených živočíšnych druhov predstavujú okolité komunikácie, diaľnica D1 a hlavná cesta I/61.

Migračné koridory živočíchov

Dotknutá lokalita, vzhľadom na svoj antropogénne pretvorený charakter, nepredstavuje migračný koridor.

Rieka Váh, ktorá predstavuje nadregionálny biokoridor. Rieka Váh v úseku, kedy preteká cez mesto Dubnica, je klasifikovaná ako biokoridor regionálneho významu. Iné významné migračné koridory živočíchov nie sú v území známe.

3.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo

Obec Trenčianska Teplá sa rozprestiera na 15 13 ha, katastrálne územie tvorí časť Trenčianska Teplá a časť Dobrá. V roku 2017 bol počet obyvateľov 4 211 s hustotou osídlenia 278,23 obyvateľa na km².

Mesto Nová Dubnica sa s rozlohou 1 127 ha nachádza v nadmorskej výške 242 m n. m. Tvorí ju dva celky. Mestskú časť Nová Dubnica a mestská časť Kolačín, ktorá sa skladá z Veľkého a Malého Kolačina. Nová Dubnica je mesto na Slovensku ležiace v Trenčianskom kraji. Je to 2. najväčšie mesto ilavského okresu. Z počtu 11 401 obyvateľov je 5 523 mužov a 5 878 žien. Hustota obyvateľstva 1 011,6 obyvateľa na km².

Mesto Dubnica nad Váhom sa rozkladá na ploche 4914 ha. Územie mesta tvorí kataster Dubnice a mestská časť Prejta. K 1. 1. 2011 malo mesto 25 088 trvalo prihlásených obyvateľov.

Sídla

Obyvateľstvo okresu je sústredené prevažne v meste Dubnica nad Váhom, ktoré má cca 26 tis. obyvateľov a Nová Dubnica s 12 tis. obyvateľmi. Ostatné obyvateľstvo je sústredené v Ilave a 18 obciach okresu.

Územie mesta je tvorené katastrálnym územím Dubnice nad Váhom a mestskej časti Prejta. Sídlný útvar zabezpečuje komplexné základné i vyššie vybavenie pre obyvateľov bezprostredného zázemia. Mesto Dubnica nad Váhom sa rozkladá na ploche 4914 ha, z čoho najväčšiu časť cca 54 % tvoria lesy, 25 % poľnohospodársky pôdny fond, 10,8 % plocha zastavaného územia a zvyšok vodné plochy a ostatné plochy.

Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo

Okres Ilava má v oblasti rastlinnej výroby rozvinuté pestovanie jačmeňa, cukrovej repy a pšenice. V ovocinárstve sa tu darí slivkám, jabloniam a čiastočne marhuliam. Na severovýchode okresu sa pestujú zemiaky. Vo vyššie položených častiach okresu sa rozsiahle plochy využívajú ako lúky a pasienky. Poľnohospodárske využitie pôdneho fondu na území okresu je vyvážené. Produkciu poľnohospodárskej výroby tvoria prevažne obiloviny, krmoviny, kukurica, cukrová repa, olejiny, okopaniny a chmeľ

Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

Poľnohospodárske využitie pôdneho fondu na území okresu Ilava je vyvážené. Produkciu poľnohospodárskej výroby tvoria prevažne obiloviny, krmoviny, kukurica, cukrová repa, olejniný, okopaniny a chmeľ.

V okrese Ilava sú lesné porasty sústredené najmä do horských a podhorských častí Bielych Karpát a Strážovských vrchov. V lesných porastoch prevažujú listnaté dreviny - buk 45 %, dub 16 %, hrab 5 %, javor 4 % nad ihličnatými - smrek 8 %, bor 7 %, smrekovec 4 %, jedľa 4 %. V nive Váhu sú zvyšky tvrdých lužných lesov s dubom zimným, topoľom šedým, jaseňom a najmä agátom bielym. Lesné porasty sú relatívne zdravé a vykazujú defoliáciu vegetačných orgánov 11-20 %. V horskej oblasti Bielych Karpát sú v časti veterné polomy a v časti zlomy spôsobené námrazou alebo snehom.

Obec Trenčianska Teplá má rozlohu 15,1 km², z toho skoro polovicu územia tvorí poľnohospodárska pôda. Lesná pôda tvorí 4,0 km².

V Novej Dubnici obhospodaruje polia Poľnohospodárske družstvo Dubnica.

Lesný pôdny fond v Novej Dubnici tvorí cca 35 % z celkovej výmery katastra mesta. Z plošného hľadiska prevládajú listnaté lesy s prevahou buka, v menšej miere smreku a borovice. V regióne sú prevažujúce produkčno-hospodárske lesy. V malej miere sú zastúpené aj ochranné lesy a lesy osobitného určenia. Z južnej strany katastra mesta smerom k severnej lesy ustupujú inému využitiu územia, najmä poľnohospodárskemu.

Mesto Dubnica nad Váhom sa rozkladá na ploche 4 914 ha, z čoho najväčšiu časť, cca 54 %, tvoria lesy. V meste zaberá orná pôda 808 ha, záhrady 62 ha, ovocné sady 1,3 ha, trvalé trávne porasty, 272 ha, lesné pozemky 2 665 ha, vodné plochy 124 ha, zastavané plochy 588 ha a ostatné plochy 403 ha.

Priemysel

Okres Ilava je charakteristický rozvinutým priemyslom. Medzi tradičné nosné odvetvia priemyslu patrí najmä strojárstvo, kovospracujúci priemysel a cementársky priemysel. Ťažisko priemyslu v okrese je sústredené v meste Dubnica nad Váhom, kde dominuje predovšetkým strojársky priemysel doplnený elektrotechnickým priemyslom v Novej Dubnici.

Mesto Dubnica nad Váhom predstavuje stredne veľké mesto priemyselného charakteru. V minulosti bol celkový rozvoj mesta úzko spätý so Závodmi ťažkého strojárstva (ZŤS) a Závodmi všeobecného strojárstva (ZVS). Dobre rozvinutý je aj elektronický a elektrotechnický priemysel.

Z konkrétnych podnikov možno uviesť napr. ZTS špeciál a.s. Dubnica nad Váhom, ZTS Koľajové vozidlá, ZVS Holding, a.s., Dubnica nad Váhom, SAUER DANFOSS a.s. Dubnica nad Váhom, RIBE METALURGIA Dubnica nad Váhom, METALURG a.s. Dubnica nad Váhom, Maschinery a.s. Dubnica nad Váhom, MATADOR AUTOMOTIVE, a.s., KUKA ENCO Werkzeugbau, s.r.o., Dubnica nad Váhom, Dubnica nad Váhom, HF NaJUS, a.s., Dubnica nad Váhom, ZTS EMS a.s. Nová Dubnica (strojársky priemysel a metalurgia), Q – NOVA a.s. Nová Dubnica, EVPÚ a.s. Nová Dubnica, POWER ONE Dubnica nad Váhom, NES a.s. Nová Dubnica, Leoni Autokabel Slovakia, s.r.o., Ilava (elektrotechnický priemysel), Považská cementáreň, a.s., Ladce (priemysel stavebných hmôt), HANIL E-HWA Automotive Slovakia, a.s., Dubnica nad Váhom, DONGWON SK, s.r.o. Dubnica nad Váhom (automotive) a ďalší.

Poloha Novej Dubnice uprostred priemyselnej oblasti tiahnucej sa pozdĺž rieky Váh a blízko kľúčovej dopravnej tepny, diaľnice Bratislava – Žilina – Košice (privádzač na diaľnicu je vzdialený iba 5 min.), je pre investorov veľmi atraktívna. Z tohto dôvodu sa pri vstupe do mesta buduje Priemyselná zóna Hliny a pracuje sa na vytvorení čo najideálnejších podmienok pre investorov. Najsilnejšie zastúpenými priemyselnými odvetvami sú dnes elektrotechnika a strojárstvo. V meste sídli Elektrotechnický výskumný a projektový ústav Nová Dubnica so štátnou skúšobňou (EVPÚ, a.s.), ZTS Elektronika, a. s. vyrába elektroniku pre riadiace a regulačné systémy, NES s.r.o. sa špecializuje na výkonovú elektroniku a zariadenia pre priemyselnú automatizáciu. Enics Slovakia, s.r.o. je medzinárodná spoločnosť zaoberajúca sa elektronickými výrobnými službami v oblasti priemyslu a medicínskej techniky, NEWAYS SLOVAKIA, a.s. vyrába káblové zväzky, skupiny a podskupiny elektronických zariadení a elektrorozvodných skríň a RMC s.r.o. Nová Dubnica poskytuje systémové riešenia v oblasti priemyselnej elektroniky, komunikačných a navigačných systémov.

Služby

Obec Trenčianska Teplá a mestá Nová Dubnica a Dubnica nad Váhom sú vybavená škálou zariadení lokálneho významu v oblasti školstva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu a služieb. Úroveň poskytovaných služieb je rôzna, zameraná je však na pokrytie potrieb domáceho obyvateľstva.

Školstvo

V meste Nová Dubnica sú v súčasnosti nasledovné školy a školské a špeciálne zariadenia: 3 základné školy (Základná škola ul. Janka Kráľa, Súkromná základná škola, Spojená škola sv. Jána Bosca) materská škola s tromi pracoviskami, gymnázium, základná umelecká škola, centrum voľného času, súkromná jazyková škola a súkromná špeciálno-pedagogická poradňa.

Mesto Dubnica nad Váhom je zriaďovateľom týchto materských škôl a základných škôl: Materská škola Centrum II 72, Základná škola s materskou školou Centrum I 32, Základná škola s materskou školou Pavla Demitru Centrum II 87 a Základná škola s materskou školou Pod hájom 967. V meste je zriadená Materská škola sv. Dominika Savia, ktorej zriaďovateľom je Biskupský úrad v Žiline. Pôsobí v priestoroch Základnej školy sv. Dominika Savia.

V oblasti stredoškolského vzdelávania pôsobia v meste 3 stredné školy, ktorých zriaďovateľom je Trenčiansky samosprávny kraj: Gymnázium v Dubnici nad Váhom, Stredná priemyselná škola a Stredná odborná škola. V meste sú pracoviská 2 vysokých škôl: Materiálovo technologická fakulta Slovenská technická univerzita so sídlom v Trnave a Dubnický technologický inštitút s.r.o., ktorý vznikol v roku 2006 ako súkromná vysoká škola.

Kultúra

Ponuku kultúrnych zariadení reprezentuje v meste Nová Dubnica kino Panorex a mestská knižnica. Kultúrny život dotvárajú rôzne podujatia regionálneho i celoslovenského významu. Ďalším kultúrnym objektom je Mestská knižnica Nová Dubnica na Mierovom námestí, ktorá je prístupná všetkým obyvateľom mesta a blízkeho okolia. V meste Nová Dubnica pôsobí niekoľko kultúrnych súborov a skupín, ktoré reprezentujú mesto Nová Dubnica nielen v Slovenskej republike, ale i v zahraničí: Dychový orchester s mažoretkami, Klub paličkovej čipky, Miešaný spevácky zbor Nová Dubnica a folklórny súbor Dubinka.

Mesto Dubnica nad Váhom zabezpečuje organizáciu kultúrnych podujatí prostredníctvom oddelenia kultúry a knižnice. Predmetom činnosti oddelenia kultúry je organizovanie kultúrnospoločenských, výchovno-vzdelávacích podujatí, ale i šírenie profesionálneho umenia formou sprostredkovania vystúpení. Oddelenie organizuje rôzne výstavy, koncerty, komponované podujatia, mestské oslavy, divadlá, zájazdy, jazykové kurzy. Súčasťou je mestská knižnica, kino, mestský rozhlas a neformálne združenia. Oddelenie zabezpečuje predaj vstupeniek a propagačných materiálov mesta a koordinuje prácu redakcie Dubnických novín.

Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť

Zdravotnú starostlivosť v meste Nová Dubnica je sústredená v Mestskom zdravotnom stredisku. V jeho budove poskytujú zdravotné služby ambulancie neštatných praktických lekárov (4 obvodné ambulancie, 2 detské ambulancie, 1 interná ambulancia, 1 kožná ambulancia, 1 logopedická ambulancia, 2 zubné ambulancie, 1 zubný laborant, 2 gynekologické ambulancie (tie pracujú len jeden deň v týždni). V prípade špecifických zdravotných problémov využívajú obyvatelia Novej Dubnice polikliniku v Dubnici nad Váhom, príp. Nemocnicu s poliklinikou v Ilave. V meste majú prevádzku dve lekárne. Sídli tu tiež veterinárna ambulancia

ADOS – Agentúra domácej ošetrovateľskej služby – patrí pod Polikliniku v Dubnici nad Váhom. Poskytuje zdravotnú starostlivosť na odbornej úrovni v domácom prostredí imobilným pacientom, pacientom po návrate z nemocničnej liečby, chronicky chorým a pod. Sociálna oblasť je v meste Nová Dubnica zastúpená Domovom dôchodcov, spoločným stravovaním a opatrovateľskými službami pre občanov. Domov dôchodcov zabezpečuje ubytovanie, stravu a opateru obyvateľom z Novej Dubnice a ďalších slovenských miest. Mesto zabezpečuje v Domove dôchodcov aj ďalšiu sociálnu službu spoločné stravovanie. Uskutočňuje sa v jedálni Domova dôchodcov. Opatrovateľská služba v Novej Dubnici pomáha občanom mesta od 1. Januára 2003. Na území mesta Nová Dubnica pôsobí v sociálnej oblasti aj niekoľko organizácií: Jednota dôchodcov na Slovensku, Združenie klubu dôchodcov, Združenie na pomoc ľuďom s mentálnym postihnutím, Slovenský zväz zdravotne postihnutých, Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska, Slovenský zväz sluchovo postihnutých, ILCO KLUB Nová Dubnica, Farská charita Nová Dubnica a skupina „Samaritán“.

V Dubnici nad Váhom poskytujú zdravotnícke služby Mestská poliklinika Dubnica m.p.o., ktorá zabezpečuje komplexné ambulantné služby v primárnej a sekundárnej zdravotnej starostlivosti z časti vlastnými zamestnancami a privátnymi ambulanciami a to všeobecná ambulancia pre dospelých (6), všeobecná ambulancia pre deti a dorast (6), chirurgická ambulancia (2), oftalmologická ambulancia, otorinolaryngologická ambulancia, gynekologická ambulancia (3), urologická ambulancia, psychiatrická ambulancia, ortopedická ambulancia, zubná ambulancia (5), dentálna hygiena, ambulancia fyziatrie, balneológie a liečebnej rehabilitácie, ambulancia pracovného lekárstva, interná a diabetologická ambulancia (2), klinická logopédia, agentúra domácej ošetrovateľskej starostlivosti, ambulancia lekárskej služby prvej pomoci pre deti a dorast, oddelenie klinickej biochémie a klinickej hematológie. ACO MEDIKA s.r.o. Dubnica nad Váhom sa nachádzajúca sa v objekte bývalej závodnej polikliniky pri ZTS, kde majú možnosť obyvatelia využívať ambulancie 4 praktických lekárov pre dospelých, 6 odborných lekárov, 1 zubného lekára, sonografiu, RTG pracovisko a lekáreň. Medicínske centrum – konzílium s.r.o. je súkromná ambulancia nachádzajúca sa na ulici Andreja Kmeťa. Zdravotnícka starostlivosť je poskytovaná v oblasti neurológie, detskej neurológie, rehabilitácie a fyziatrie.

Mesto Dubnica nad Váhom zabezpečuje sociálne služby a sociálnu pomoc pre rodiny s deťmi, občanov v hmotnej núdzi, deti s nariadenou ústavnou starostlivosťou, občania v dôchodkovom veku,

zdravotne postihnutí občania, drogový a inak závislí občania, bezdomovci, občania po výkone trestu. Poskytované sociálne služby s pobytovou ročnou formou v meste je v Zariadení pre seniorov Dubina, m.r.o., v Centru sociálnych služieb – AVE a Agentúre sociálnych služieb, n.o..

Rekreácia a cestovný ruch

Dubnica nad Váhom má výhodné spojenia so všetkými dolinami a turistickými oblasťami vo svojom okolí. Na západnej strane sa nachádzajú Biele Karpaty, ktorých dominantou sú vápencové útesy Vršatec, Červený Kameň a Lednica s malebnými ruinami hradov. Hrad Vršatec (805m) priťahoval už v minulosti návštevníkov a turistov. Z jeho vrcholu je nádherný pohľad na Považie. Z Červeného Kameňa možno prejsť cez horské sedlo do Lednice a k Lednickému hradu. Turisticky najzaujímavejšou a najkrajšou oblasťou sú Strážovské vrchy, ktoré sa nachádzajú na východnej strane od mesta. Na ich najvyšší vrchol Strážov (1 213 m) vedie trasa z obce Zliechov. Medzi najkrajšie vyhlídkové vrchy Strážovskej hornatiny patrí Vápeč (965 m).

Doprava a dopravné plochy

Cestná doprava

Mestom Nová Dubnica neprechádza žiaden dopravný tranzit, v meste nepremáva mestská hromadná doprava. V regióne je však dostatočne hustá premávka medzimestskej autobusovej dopravy, ktorá zabezpečuje mobilitu obyvateľov. V blízkosti mesta prechádzajú dve medzinárodné cesty. E 75, ktorá pokračuje na juh smerom na Bratislavu a na severe smerom na Žilinu a hranice s Poľskom. Druhou cestou medzinárodného významu je E 50, ktorá smeruje na jednej strane cez Trenčín do Českej republiky a na druhej cez Žilinu do Košíc a na hranice s Ukrajinou. Neďaleko mesta prechádza diaľnica D1 Bratislava – Žilina – Košice, na ktorú sa dá z mesta prejsť diaľničným privádzačom.

Mesto Dubnica nad Váhom leží priamo na ceste I/61 Bratislava – Trenčín - Žilina. Na diaľnicu D1 Bratislava - Žilina – Košice je mesto pripojené diaľničným privádzačom - cestou I/57 „smer Horné Srnie“. Diaľnica D1 Je súčasťou vetvy „A“ 5. paneurópskeho koridoru s trasou (Terst) – Bratislava – Žilina – Košice – (Užhorod – Ľvov) a európskych ciest E50, E58, E75, E442 a E571.

Celková plocha udržiavaných komunikácií a spevnených plôch v meste Dubnica nad Váhom je 430 038 m².

Železničná doprava

Mestom Nová Dubnica neprechádza železničná trať, blízkym významným železničným uzlom je Trenčianska Teplá.

Mestom Dubnica nad Váhom prechádza hlavný ťah železničného systému a tvorí ho trať č. 120 Bratislava – Žilina – Košice, ktorá patrí medzi magistralne železničné ťahy. V roku 2014 bola zrealizovaná modernizácia trate na úseku Nové Mesto n. Váhom – Púchov pre rýchlosť do 160 km/hod.

Letecká doprava

Pre leteckú dopravu je v blízkosti mesta verejné medzinárodne letisko v Trenčíne s vojenskou a civilnou prevádzkou a ďalšie významom menšie letisko Dubnica nad Váhom – lokalita Slávnica. Obe sú bez pravidelného leteckého spojenia.

Medzinárodné letisko v Bratislave je vzdialené od mesta Dubnica nad Váhom cca 140 km. V blízkosti mesta sa nachádza lokálne letisko Dubnica nad Váhom v katastrálnom území Slávnica, kde má Aeroklub Dubnica nad Váhom registrovanú leteckú školu, poskytuje vyhlídkové lety, vykonáva schválenú údržbu lietadiel v rámci svojich špecifikácií. Podobné zameranie má aj letisko v Trenčíne.

Infraštruktúra a inžinierske siete

Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie

Mesto Nová Dubnica nemá vlastné zdroje pitnej vody, ktoré by boli využívané pre potreby mesta na zásobovanie. Mesto je zásobované pitnou a požiarou vodou z verejného vodovodu, ktorý je súčasťou skupinového vodovodu DN 400 mm z vodného zdroja Pružina. Voda z tohto vodovodu je akumulovaná vo vodojemoch s objemom 2 x 1000 m³ a 1 x 1000 m³, ktoré sa nachádzajú východne od vrchu Dedovec. Z vodojemov je pitná voda rozvádzaná k jednotlivým odberným miestam potrubím DN225 mm. V obytnej časti mesta je pitná voda rozvádzaná potrubím DN150 mm. Potrebu požiarnej vody zabezpečuje verejný vodovod, na ktorom sú umiestnené požiarne hydranty. V meste Nová Dubnica je zabezpečené 100 % zásobovanie obyvateľov pitnou vodou a v mestskej časti Kolačín je zabezpečené takmer 100 % zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z verejného vodovodu. Prevádzkovateľom verejného vodovodu v meste Nová Dubnica je Považská vodárenská spoločnosť a.s.

Mesto Nová Dubnica je odkanalizované verejnou kanalizačnou sústavou. Kanalizačná sieť je vybudovaná ako gravitačná jednotná, odvádzajú splaškové a dažďové vody s odľahčením. Splaškové vody sú jednotnou kanalizáciou odvádzané do čerpacej stanice Nová Dubnica umiestnenej vedľa št. cesty I/61.

Hlavné kanalizačné stoky v meste Nová Dubnica sú stoky "A" - BT 2300/1600 mm a "B" - BT DN 1000 mm. Pred čerpacou stanicou je vybudovaná odľahčovacia komora, ktorá odvádzajú dažďové odpadové vody do Kolačinského potoka. Z čerpacej stanice sú odpadové vody prečerpávané tlakovou kanalizáciou z potrubia HDPE D300 vedenou popri št. ceste I/61 do gravitačnej kanalizácie za areálom Delta. Gravitačná kanalizácia je napojená na stoku "F" BT DN 2200 mm z Dubnice nad Váhom. Stoka F je zaústená do čistiarne odpadových vôd Dubnica nad Váhom.

Kapacita čerpacej stanice je 120 l/s. Priemerný prietok splaškových odpadových vôd je 30 l/s. Priemerný denný prietok splaškových odpadových vôd je 1000 - 1200 m³/deň.

V mestskej časti Kolačín nie je vybudovaná splašková kanalizácia. Je vybudovaná iba čiastočná dažďová kanalizácia, ktorá je zaústená do Kolačinského potoka. Objekty a rodinné domy v tejto mestskej časti sú odkanalizované do žump. Prevádzkovateľom kanalizačnej siete, čerpacej stanice a ČOV v Dubnici nad Váhom je Považská vodárenská spoločnosť, a.s.

Prevádzkovanie verejných vodovodov, verejných kanalizácií a ČOV v meste Dubnica nad Váhom zabezpečuje Považská vodárenská spoločnosť a.s.

Zdrojom pitnej vody je skupinový vodovod Pružina - Púchov - Dubnica. Doplnujúci zdroj pre Dubnicu sú zdroje Kameničany.

V roku 2015 bola v rámci stavby „Zásobovanie vodou, odkanalizovanie okresu Ilava“ rozšírená kanalizačná sieť v meste Dubnica nad Váhom - v mestskej časti Prejta.

Zásobovanie elektrickou energiou

Dubnica nad Váhom je zásobovaná elektrickou energiou z nadradenej energetickej sústavy veľmi vysokého napätia a príslušných distribučných rozvodní VVN/VN. Energiu dodáva Stredoslovenská energetika, a. s. Výroba elektriny sa realizuje vo vodnej elektrárni na kanály rieky Váh.

Distribučná rozvodňa 110/22 kV výkonu 2 x 40 MW je umiestnená vedľa vodnej elektrárne a zásobuje elektrickou energiou prostredníctvom sústavy VN sietí 22 kV celý kataster Dubnice.

Vlastné mesto je elektrifikované zo zakruhovanej distribučnej siete VN 22 kV a zo sústavy transformačných staníc VN/NN. V meste je 29 murovaných transformačných staníc, ktoré vytvárajú zjednodušenú mrežovú sieť, keď 8 transformačných staníc je prepojených na 3 smery a jedna dokonca na 4 smery. Napájacie body mestskej káblovej siete sú z rozvodne 110/22 kV do 6 trafostaníc prostredníctvom 5 vzdušných resp. káblových napájacích liniek 22 kV.

Areál ZTS je elektrifikovaný z vlastnej rozvodne VVN/VN výkonu 25 MW, resp. zo samostatných rozvodní VN.

Okrajové časti intravilánu resp. odberatelia v katastrálnom území sú zásobovaní elektrinou zo stožiarových transformačných staníc. Na katastrálnom území je spolu 70 distribučných trafostaníc 22/0,4 kV. Cez územie intravilánu prebieha pomerne hustá sieť vedení VN a VVN, nielen pre potreby Dubnice nad Váhom, ale pre celú spádovú oblasť rozvodne VVN/VN.

Verejné osvetlenie v meste bolo inštalované v 60-tych rokoch minulého storočia. Pôvodné 400 W výbojky boli v rámci údržby systému postupne nahradené 100 W výbojkami. Celkový počet svetelných bodov je v súčasnosti 1 853.

Teplo, plyn

Výrobu a rozvod tepelnej energie pre mesto Nová Dubnica zabezpečuje súkromná spoločnosť Termonova, a.s. Spoločnosť prevádzkuje centrálny tepelný zdroj, ktorý dodáva teplo pre väčšiu časť Novej Dubnice. V začiatkoch svojho fungovania sa sústredila na výrobu tepla zo zemného plynu. V roku 2004 však z ekonomických i ekologických dôvodov zmenila svoju palivovú na biomasu – drevnú štiepku a 1.januára 2005 uviedla do prevádzky prvý kotol na biomasu. Takmer všetky objekty v meste mimo rodinných domov na sídlisku IBV sú napojené na tepelné rozvody idúce z centrálného zdroja a sú zásobované teplom pre ústredné kúrenie (ďalej len ÚK) a teplom na prípravu teplej úžitkovej vody (ďalej len TÚV) z tohoto zdroja dvomi nezávislými trasami.

Rozvody plynu v Novej Dubnici sú miestne siete STL a NTL budované z LPE. VTL plynovod je realizovaný výhradne z ocele. Súčasný rozsah rozvodov: časť Nová Dubnica - rozvody v materiáli oceľ 12 092 m a rozvody v materiáli LPe prípojky (počet) 476, prípojky (b.m.) 3 937 m, v časti Nová Dubnica Miklovka sú rozvody v materiáli oceľ 6 046 m rozvody v materiáli LPe prípojky (počet) 417, prípojky (b.m.) 2 106 m. V oblasti plynifikácie sa predpokladá rozšírenie a zokruhovanie nízkotlakovej plynovodnej siete v časti Nová Dubnica v plánovanom rozsahu územného rozvoja a vybudovanie strednotlakovej plynovodnej prípojky a distribučného rozvodu pre časť Kolačín.

Objekty v Dubnici nad Váhom sú v rozhodujúcej miere zásobované teplom z centrálného zásobovania (CZT). Jeho rozvoj prebieha v súlade so schválenou Koncepciou. CZT je plánovaný v 3 ročných cykloch.

Dubnica nad Váhom je zásobovaná zemným plynom naftovým s výhrevnosťou 33,5 MJ.m⁻³. Cez katastrálne územie prechádza vysokotlakový plynovod (DN 300 PN 2,5 MPa) a plynovodná prípojka (DN 200 PN 2,5 MPa). Mesto je plne plynofikované, podľa lokalít na báze stredného tlaku.

Dodávka plynu sa realizuje prostredníctvom regulačných staníc. V Dubnici nad Váhom sú dve regulačné stanice plynu VT/ST so súčtovým výkonom 11 000 m³.h⁻¹ a nadväzné regulátory ST/NT. V mestskej časti Prejta je nezávislá sieť s RS 1 200 m³.h⁻¹. Okrem toho priemyselný areál ZTS je plynofikovaný nezávisle s vlastným odberným zariadením formou veľkoobjemu plynu z diaľkovodu. V Prejtej je nezávislá strednotlaková sieť.

Odpady

Nakladanie s odpadmi na území sa riadi zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích predpisov k zákonu o odpadoch a nadväzujúcim všeobecne záväzným nariadením.

Obec Trenčianska Teplá na svojom území zabezpečuje a umožňuje zber a prepravu komunálnych odpadov za účelom ich zhodnotenia alebo zneškodnenia v členení na zložky:

1. iné komunálne odpady (zmesový komunálny odpad, odpad z trhoviska, odpad z čistenia
2. ulíc, objemný odpad),
3. drobný stavebný odpad,
4. odpady zo záhrad a cintorínov,
5. triedené zbierané zložky komunálnych odpadov (papier, sklo, plasty, kovy),
6. triedené zložky s nebezpečnými vlastnosťami,
7. ostatný odpad.

V systéme zberu, prepravy a zneškodnenia uvedených druhov odpadov sú využívané:

- zberné nádoby na zmesový komunálny odpad a odpady zo záhrad s objemom 120 litrov a 1 100 litrov,
- zberné nádoby určené na triedené zložky komunálnych odpadov s objemom 1100 litrov,
- veľkoobjemové kontajnery s objemom 5 a 7 m³ na zmesový komunálny odpad a na odpady zo záhrad a cintorínov,
- smetné koše na komunálny odpad.

Zber zmesového komunálneho odpadu a odpadu zo záhrad sa v individuálnej bytovej zástavbe (IBV) využívajú zberné nádoby s objemom 120 litrov a s intervalom vývozu 1 krát za 2 týždne t.j. 26 krát ročne a smetné koše s frekvenciou vývozu 1 krát týždenne t.j. 52 krát ročne.

Obci Trenčianska Teplá zabezpečuje zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na základe zmluvného vzťahu so spoločnosťou Marius Pedersen, a.s., prevádzka Trenčín.

V meste Dubnica nad Váhom je zavedený celoplošný zber odpadov. Nakladanie s komunálnym odpadom, objemným a drobným stavebným odpadom zabezpečujú Technické služby mesta s.r.o. Táto spoločnosť zabezpečuje tiež zber a prepravu vytriedených zložiek komunálneho odpadu (papier, plasty, kovy, sklo, kompozity). Mesto zneškodňuje odpad na skládke Luštek.

Na zber odpadov z papiera a lepenky sa používajú 1 100 l zberné nádoby. Obyvatelia menších bytových domov, rodinných domov a PO a FO podnikatelia využívajú vrecový zber s frekvenciou max. 1 x za 7 dní.

Z bytových domov sa na zber skla používajú zvonové kontajnery. Obyvatelia menších bytových domov, rodinných domov a PO a FO podnikatelia využívajú vrecový zber.

Plasty z bytových domov sa zberajú do 1 100 l zberných nádob. Obyvatelia menších bytových domov, rodinných domov a PO a FO podnikatelia využívajú vrecový zber. Frekvencia zberu 1 x za 7 dní. Rodinné domy odovzdávajú plastové odpady v 120 l vreciach

Na zber kovov sa používajú 1 100 l zberné nádoby červenej farby. Kovy a tetrapaky sa zbierajú do jednej nádoby. Obyvatelia menších bytových domov, rodinných domov a PO a FO podnikatelia využívajú vrecový zber 1 x mesačne. Rodinné domy odovzdávajú kovové odpady a tetrapaky v 110 l čiernych vreciach podľa harmonogramu

Opotrebovaný jedlý olej, tuk, alebo masť – je možné odovzdávať v meste v 1 až 10 litrovej priehľadnej PET fľaši do ručnej zbernej nádoby zapojených škôl, pri zbere kovov a kompozitov od rodinných domov mestskému dopravcovi počas celomestského mobilného zberu jedlých olejov alebo do zberného dvora.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V Trenčianskej Teplej sú evidované viaceré archeologické situácie a nálezy, o.i.:

- archeologické nálezy z doby bronzovej (tehelňa v severozápadnej časti obce),
- z doby halštatskej (k.ú.Príles),
- v blízkosti katastrálnej hranice Trenčianskej Teplej v k.ú. Trenčianskych Teplic je žiarové pohrebisko lužickej kultúry z mladšej doby bronzovej,
- sídliskové nálezy z 9.a10. storočia (Pod Hradište). Nad lokalitou Pod Hradište v polohe Hradište (Čertova skala) bolo zistené osídlenie púchovskou kultúrou, osídlenie z obdobia sťahovania národov a slovanské datované do 9.stor.

V meste Dubnica nad Váhom sa nachádza 8 kultúrnych pamiatok, ktoré sú zapísané v platnom Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR.

Zoznam národných kultúrnych pamiatok na území mesta

- Sv. Ján Nepomucký s anjeli - súsošie, r. 1775
- Madona Assumpta Nanebovzatá - socha, r. 1766
- Práner - stĺp hanby, 18. storočie
- Kostol sv. Jakuba - kostol z roku . 1754
- Kaštieľ - kaštieľ z 15. – 16. storočia
- Dom služobníctva - záhradníkov dom zo 17. storočia
- Park J. B. Magina – park z 18. storočia
- Vila staviteľa Reima – vila z roku 1903

Okrem kultúrnych pamiatok sa v Dubnici nad Váhom nachádza i mnoho zaujímavých objektov a budov. Je možné navštíviť tunely z čias II. svetovej vojny či prejsť sa uličkami nemeckých a lieskovských domčekov. Jednotlivé stavby zachytávajú vývoj mesta v rôznych obdobiach.

- Bunker nazývaný „Veľryba“ svojím tvarom naozaj pripomína rybu. Počas 2. sv. vojny tu boli uchovávané dôležité dokumenty o dubnickom závode. Dubnické tunely sú spomienkou na vojnové obdobie. Dnes sú domovom netopierov.
- Lieskovské domčeky v mestskej časti Prejta boli vybudované pre vysťahovalcov z obce Lieskovec.
- Budova Strednej priemyselnej školy v Dubnici z roku 1958.
- Kalvária pochádza z roku 1770. Tvorí ju úvodná kaplnka, 14 zastavení krížovej cesty a kostolík s tromi krížmi.

- Kaplnka so zvonnicou v mestskej časti Prejta. Vo zvonici je umiestnený zvon, ktorý je darom rodiny Ostrožičovcov – majiteľov ilavského panstva.

V roku 2010 bolo zriadené Mestské informačné centrum Dubnica nad Váhom, ktoré sa nachádza v Dubnickom kaštieli a je zároveň vstupom do Dubnického múzea.

Priamo v mieste lokalizácie navrhovanej činnosti nie sú žiadne kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality

V širšom okolí v lokalite Pod Hradištom sa nachádza archeologická lokalita, ktorá je zapísaná v Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR ako národná kultúrna pamiatka, evidovaná pod číslom 1319/0.e. Na uvedenú národnú kultúrnu pamiatku sa vzťahujú ustanovenia zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a sú predmetom pamiatkového záujmu a ochrany.

Priamo v záujmovom území sa nenachádzajú nijaké archeologické náleziská ani paleontologické náleziská ani iné významné geologické lokality.

3.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

Kvalita životného prostredia v širšom okolí posudzovanej lokality je daná spôsobom využitia územia, ktoré má v riešenom území typický antropogénny charakter. Na znečisťovaní životného prostredia riešeného územia sa podieľa doprava, služby, osídlenie a priemyselná činnosť.

Súčasný stav kvality životného prostredia predmetnej lokality je výsledkom vzájomného priestorového a časového pôsobenia stresových faktorov rôznej intenzity, ktoré možno rozdeliť:

- primárne potenciálne bariérové prvky
- sekundárne potenciálne bariérové prvky

Primárne potenciálne bariérové prvky sú definované ako hmotné poloprirodzené a umelé antropogénne prvky, ktorých ekologická kvalita ohrozuje rozvoj života a podstatne obmedzuje rozvoj bioty. V hodnotenom území sa vyskytujú bariérové prvky cestnej dopravy a prvky priemyselného areálu.

Sekundárne potenciálne bariérové prvky predstavujú negatívne dopady socioekonomických javov v krajine, pričom ich plošný rozsah a veľkosť nie je vždy možné vymedziť a prejavujú sa chemickou resp. fyzickou degradáciou: ovzdušia, vôd, pôd, vegetácie a živočíšstva, stability krajiny a zdravia obyvateľstva.

Ovzdušie

V okrese Ilava nie je vyhlásená žiadna oblasť riadenej kvality ovzdušia. Medzi najväčších znečisťovateľov ovzdušia v okrese patria napríklad Považské cementárne, a.s. Ladce (výroba cementu), Cemmac a.s., Horné Smie (výroba cementu), Vetropack Nemšová s.r.o. (výroba skla), Slovzink Bratislava (výroba ZnO a náterových látok), Doprastav OZ Žilina (obaľovňa bitúmenových zmesí) Termonova, a.s. (centrálna kotolňa), a i..

V okrese Ilava sú emisie základných znečisťujúcich látok (tuhé látky, SO₂, CO) v posledných rokoch stabilné, čo je dôsledok najmä zmeny palivovej základne v prospech ušľachtilých palív, zlepšovaním ich akostných parametrov a novou technológiou výroby cementu.“

Stav ovzdušia v Novej Dubnici je ovplyvnený existujúcimi veľkými, strednými a malými zdrojmi znečistenia ovzdušia, automobilovou dopravou a prenosmi emisií zo vzdialených zdrojov.

Z lokálnych zdrojov, ktoré znečisťujú ovzdušie sú bodové zdroje – energetické zdroje slúžiace na vykurovanie väčších objektov a rodinných domov. Ďalším lokálnym zdrojom znečisťovania ovzdušia je predovšetkým doprava z nedostatočne čistených komunikácií, stavenísk, iných obecných plôch, kúrenísk na tuhé palivá.

Medzi malé zdroje znečistenia ovzdušia patria najmä žumpy a čierne skládky odpadov. Cesta I/61, III/061037 sú charakterizované ako líniové zdroje znečisťovania ovzdušia. Výstavbou diaľnice sa preniesla časť dopravy a s tým súvisiace zaťaženie ovzdušia exhalátmi na sever, do nivy Váhu. V dôsledku toho sa v zastavanej časti mesta Nová Dubnica zrejme znížilo množstvo exhalátov z dopravy a tým sa zlepšila kvalita ovzdušia v porovnaní s blízkou minulosťou. K zlepšeniu kvality ovzdušia rovnako prispieva postupné nahradzovanie pevných a kvapalných vykurovacích palív environmentálne vyhovujúcejším médiom – zemným plynom, prípadne elektrickou energiou.

Hluk

Hluk je nežiaduci a škodlivý jav, ktorý nepriaznivo pôsobí na zdravotný stav obyvateľstva ako aj na prírodné prostredie. Preto je vyhodnotenie hlukovej situácie jednou z položiek komunálnej hygieny a je významné aj z hľadiska zabezpečenia predpokladov pre ochranu prírody a krajiny. Hluková záťaž sa prejavuje hlavne v priemyselných centrách, pozdĺž dopravných línii, pozdĺž náletových plôch leteckých kužeľov, pri ťažbe surovín a pod.

Predpokladanými zdrojmi hluku bude hlavne fungovanie dopravy po zberných a obslužných komunikáciách.

Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Znečistenie vôd je možné v súvislosti s poľnohospodárskou činnosťou, prípadne neriadeným skládkovaním. Kvalita podzemných vôd môže byť ovplyvňovaná priesakom zo žump a septikových v častiach mesta s individuálnou bytovou výstavbou, priesakom z nesanovaných bývalých neriadených skládok komunálneho odpadu, poľných hnojísk a silážnych žľabov, ktorých technické a konštrukčné parametre nezamedzujú prieniku škodlivín do podzemných a povrchových vôd.

Kvalita povrchových vôd je najbližšie od konkrétneho záujmového územia sledovaná na Váhu v Trenčíne v rkm 165,1. Uvedený profil vykazoval vo všetkých sledovaných parametroch (BSK₅, CHSKCr, pH, Ncelk., Pcelk., rozpustený kyslík) pre obdobie rokov 2007-2008 súlad s limitmi v tom čase platného NV SR č. 296/2005 Z.z. pre hodnotenie kvality povrchových.

Uvedené znečistenie toku poukazuje hlavne na jeho znečisťovanie vypúšťaním splaškových odpadových vôd, splachom z poľnohospodárskych plôch a v nižšom profile sa presadzuje už aj znečistenie priemyselného charakteru.

Územie Novej Dubnice patrí do povodia rieky Váh. Podľa nariadenia vlády SR č. 617/2004 Z.z. je katastrálne územie zaradené do zoznamu zraniteľných a citlivých oblastí povrchových vôd. Veľkým a Malým Kolačnikom pretekajú dva potoky, ktoré sa pod obcou zlievajú do Kolačinského potoka.

Do Kolačinského potoka je zaústnený odvodňovací kanál začínajúci pri hospodárskom dvore Kvašovec a Novodubnický potok pritekajúci z Novej Dubnice.

Podzemné vody

Podzemné vody patria medzi tie zložky životného prostredia, ktoré veľmi rýchlo odrážajú negatívne antropogénne vplyvy. Na znečistenie podzemných vôd majú negatívny vplyv najmä priemyselné, poľnohospodárske i komunálne zdroje znečistenia s bodovým, líniovým aj plošným charakterom. Za východisko znečisťovania podzemných vôd môžeme pokladať aj infiltrujúce zrážkové vody, ktoré vždy obsahujú určité množstvo rozpustených látok, ktoré sa pri prekročení určitej hranice môžu stať kontaminujúcou látkou.

Dlhodobý a sústavný monitoring podzemných vôd je vykonávaný na Skládke odpadov Luštek. Z dostupných údajov vyplýva, že podzemná voda indikačných a referenčných vrtov má dlhodobo stabilné chemické zloženie. Podzemná voda je stredne až nízko mineralizovaná s priemernou hodnotou vodivosti na úrovni 53,65 mS/m a priemerným ročným obsahom rozpustených látok 315 mg/l. Táto hodnota je prakticky rovnaká v celom hodnotiacom období. Priemerná hodnota pH je za rok 2008 na úrovni 7,22 čo je charakteristické pre neutrálnu oblasť. Významnejšie zmeny v priebehu doterajšieho monitorovaného obdobia neboli taktiež zaznamenané. Obsahy skupinových organických zložiek, reprezentované ukazovateľmi NELIČ, ChSKCr, ChSKMn, TOC, ako aj špecifických organických zložiek (benzén, toluén, fenoly, trichlóretén, atď.) sú na nízkych priemerných hodnotách a v priebehu sledovaného obdobia sa významne nemenia. Podobne aj stopové prvky sú na nízkych priemerných hodnotách so stabilným vyrovnaným časovým charakterom.

Hladinu podzemnej vody pravidelne monitoruje SHMÚ najbližšie v pozorovacom objekte č. 166 - Dubnica nad Váhom. Na základe dlhodobých údajov rozkyv hladín podzemnej vody v období do roku 2006 dosiahol 1,42 m, v roku 2007 predstavoval 0,78 m. Maximálna hladina podzemnej vody sa v období do roku 2006 nachádzala v hĺbke 2,96 m p.t., minimálna v hĺbke 4,38 m p.t.

Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou

Stále viac vystupuje do popredia poškodenie pôd prírodnými procesmi a to hlavne následkom intenzívnej antropogénnej činnosti. Hlavnými negatívnymi faktormi, ktoré ovplyvňujú poľnohospodársku výrobu a environmentálne funkcie sú zhutňovanie a acidifikácia pôd, neuvážené rekultivácie pôd, najmä odvodňovanie, nadmerná chemizácia, divoké skládky, zvýšená veterná a vodná erózia.

Veterná erózia silná až veľmi intenzívna sa v Trenčianskom kraji nevyskytuje, iba v jeho južnej časti je mierna až stredne silná. Na väčšine poľnohospodárskej pôdy sa vyskytuje nepatrná až takmer žiadna veterná erózia. Intenzita je závislá najmä na sklonitosti reliéfu, pokryvnosti vegetáciou a na pôdnom druhu.

Odpadové hospodárstvo

Riešenie problematiky komunálneho odpadu má výrazný vplyv na zlepšenie stavu životného prostredia. Nakladanie s odpadmi na sledovanom území sa riadi zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích predpisov k zákonu o odpadoch a nadväzujúcim všeobecne záväzným nariadením.

Rastlinstvo a živočíšstvo

Najväčšie zásahy do krajiny, ktoré vyvolali poškodenie biotopov prirodzenej vegetácie a živočíšstva, boli priame zásahy vykonané najmä v minulosti, v období zavádzania intenzívnej poľnohospodárskej výroby a rozvoja sídiel a dopravy. Tie následne viedli, v dôsledku dlhotrvajúcich zmien vo využívaní krajiny, k ďalšiemu pomalému vytrácaniu sa pôvodnej vegetácie a následnému ohrozovaniu živočíšstva viazaného na pôvodné spoločenstvá.

Škodliviny v ovzduší tiež poškodzujú vegetáciu a to mnohokrát vo väčšej miere ako živočíšne organizmy. Tuhé imisie usadené na povrchu rastlín vplývajú na príjem energie, obmedzujú dýchanie, upchávajú sa prieduchy tuhými časticami. Podľa citlivosti na exhaláty možno rastliny deliť približne nasledovne (začínajúc od najcitlivejších):

- ihličnaté dreviny,
- listnaté dreviny,
- viacročné byliny,
- jednoročné byliny.

Veľkú citlivosť majú hlavne lesné dreviny smrek a jedľa. Veľkým problémom je aj poškodzovanie stanovištných podmienok drevín, porušenie vhodnej štruktúry lesných porastov, odumieranie koreňového systému.

Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

Zdravotný stav obyvateľstva je ovplyvňovaný rôznymi faktormi. Medzi hlavné faktory patrí kvalita životného prostredia, ekonomická a sociálna situácia, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti a výživové návyky. Vplyv životného prostredia na zdravotný stav obyvateľstva sa odhaduje na 15 – 20%. Určenie podielu kontaminácie životného prostredia na vývoj zdravotného stavu však nie je jednoduché. Pohoda a kvalita života sú atribúty života človeka, spojené s objektívnymi javmi vonkajšieho prostredia ľudí a zároveň aj so subjektívnymi javmi ich „vnútorného prostredia“, charakterizovaného ich zdravotným stavom a psychikou.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky patrí aj úmrtnosť – mortalita. Výška ukazovateľov celkovej úmrtnosti závisí však nielen od uvedených podmienok, ale ju bezprostredne ovplyvňuje aj veková štruktúra obyvateľstva. Všeobecne zlý zdravotný stav obyvateľstva, či už Slovenska alebo samotného okresu Ilava potvrdzuje ich úmrtnosť na najčastejšie príčiny, ktorými sú kardiovaskulárne ochorenia a onkologické ochorenia. Z ochorení obehovej sústavy prevláda predovšetkým ischemická choroba srdca, z nádorových ochorení - zhubný nádor dýchacích ciest.

Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality

Úroveň životného prostredia je jedným z faktorov, ktoré vplýva na zdravotný stav obyvateľov a sprostredkované aj na dĺžku života. Celková kvalita života z hľadiska miestnych obyvateľov je integráciou faktorov rozoberaných v predošlých kapitolách.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov. Najvyššia intenzita týchto stresových faktorov je viazaná na nivu Váhu.

Napriek zníženiu priemyselnej výroby, zmene technológií, zlepšeniu technickej štruktúry je i naďalej jedným z najvýraznejších environmentálnych problémov riešeného územia kvalita ovzdušia a znečistenie povrchových a podzemných vôd. Je to dané samotnou sídelnou štruktúrou okresu, jeho urbanistickým rozvojom, stálej produkcii emisií z priemyselných podnikov.

Priamo v Dubnici nad Váhom sa stupeň produkovanej emisnej záťaže z priemyselných podnikov v posledných rokoch výrazne zlepšil. Podobne je to i s výrazným zlepšením kvality povrchových tokov.

4. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie

4.1. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Posudzovaná činnosť nevyžaduje záber poľnohospodárskej pôdy, nakoľko bude umiestnená na rovnakom mieste, ako sa nachádza súčasná cesta I/61.

Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/61 na jej vozovke. Stavenisko bude umiestnené na uzatvorenej časti komunikácie (stavba bude prebiehať po polovičkách).

Prístupy na stavenisko budú po existujúcich ceste I/61. V blízkosti staveniska sa nenachádzajú zdroje pitnej, úžitkovej vody a elektrickej energie.

Spotreba vody

Samotná prevádzka nebude mať nárok na spotrebu vody.

Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody, napr. pri výrobe betónových zmesí, na kropenie staveniska, čistenie mechanizmov, ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely.

Zdroje vody si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii. Na základe súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody.

Elektrická energia

V blízkosti staveniska sa nachádzajú zdroje elektrickej energie. Projekt však nepredpokladá využitie týchto zdrojov. Zdroje elektrickej energie si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii.

Spotreba zemného plynu

Navrhovaná činnosť si nevyžaduje spotrebu zemného plynu.

Doprava

V I. etape ide stavbu a to úsek štátnej cesty prvej triedy I/61 medzi Trenčianskou Teplou a Dubnicou nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava. Riešený úsek má kilometrovnikové staničenie km 135,750 = ZÚ 0,000 až km 138,170 = KÚ 2,414. Začiatok úpravy je za mostným objektom s EV. č. 61-066 ponad Kolačinsky potok. Celková dĺžka úseku je 2,414 km. Koniec úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom. Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,50 m (pôvodná aj navrhovaná). Účelom

stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úseku.

Doprava bude na ceste I/61 v danom bode počas výstavby obmedzená. Doprava bude vedená po stavenisku v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou, dočasným dopravným značením a zodpovednou osobou stavby. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,25 m. Počas rekonštrukcie okružnej križovatky I/61 a I/57 bude doprava vedená po obchádzkových trasách. Prístupy na súkromné pozemky v mieste stavby budú počas celej doby výstavby zabezpečené. Predpokladaná doba výstavby a doba dopravných obmedzení sú 2 mesiace.

V II. etape výstavby sa jedná o úsek štátnej cesty prvej triedy I/61 prechádzajúci intravilánom mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Riešený úsek má kilometrovníkové staničenie km 138,170 = ZÚ 2,414 až km 141,740 = KÚ 6,005. Začiatok úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom. Koniec úpravy je na hranici mesta Dubnica nad Váhom, označenej dopravným značením určujúcim začiatok/koniec obce (cca 5 m za koncom obce).

Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,50 m (pôvodná aj navrhovaná). V úseku je viacero priesečných a stykových križovatiek sa samostatným pruhom pre odbočenie vľavo a vpravo, ich šírka je rôzna od 3,0 do 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). Šírkové usporiadanie vychádza z existujúcich priestorových možností v zastavanom území. Šírka nespevnenej krajnice je miestami premenlivá – v miestach výmeny plnej konštrukcie vozovky rozšírená.

Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto-betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku.

Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. V blízkosti aj vzdialenejšej budúcnosti sú v trase cesty plánované viaceré stavebné činnosti a to úprava križovatky ul. Jesenského a I/61, I/61 Dubnica nad Váhom, spojovacia vetva OK na ul. Obrancov mieru a Vnútorý mestský okruh – severovýchodný úsek, Dubnica nad Váhom (prestavba križovatky I/61, Továrenská a Kollárova).

Doprava bude na ceste I/61 v danom bode počas výstavby obmedzená. Doprava bude vedená po stavenisku v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou, dočasným dopravným značením a zodpovednou osobou stavby. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,25 m.

Počas rekonštrukcie okružnej križovatky I/61 a Hurbanova ul. (Centrum I.) a rekonštrukcie bude doprava vedená po obchádzkových trasách. Tranzitná doprava po D1 a II/507 a doprava v rámci

intravilánu mesta po miestnych komunikáciách.

Pracovné sily

Samotnou prevádzkou navrhovanej činnosti nevzniknú nároky na vytvorenie trvalých pracovných miest.

Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou. Predpokladaná doba výstavby a doba dopravných obmedzení je v I. etape 2 mesiace a v II. etape 10 mesiacov.

Materiálové vstupy

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asfalt, cement, betón, oceľ a iné materiály potrebné na zakladanie stavby a samotnú výstavbu stavebných objektov. Ich presné druhy a množstvá budú špecifikované až na úrovni projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie.

Iné vstupy

Nároky na zastavané územie

Stavenisko pre výstavbu sa bude nachádzať priamo v mieste existujúcej komunikácie I/61. Navrhovaná rekonštrukcia cesty kopíruje smerové a výškové vedenie existujúcej cesty Z hľadiska náročnosti sa jedná sa o pomerne jednoduchú stavbu – rekonštrukcia vozovky komunikácie a rekonštrukcia menších mostných objektov (bez zásahu do statiky mosta).

Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/61 na jej vozovke. Nakoľko sa pri mostoch väčšina prác nachádza na mostnom zvršku bude aj stavenisko umiestnené vždy na uzatvorenej časti komunikácie (stavba bude prebiehať po polovičkách). Pri mostných objektoch sa stavenisko nachádza tesne pred a tesne za mostným objektom na vozovke.

Stavba sa nachádza na rovinatom území. Zemné práce budú prebiehať najmä pri výstavbe mostných objektov. Súčasťou objektov mostov je navrhnutá ochrana a stabilizácia výkopov pažením s použitím štetovnic. Výkopy budú pažené aj nepažené svahované.

Väčšina materiálu bude na stavbu dovážaná a zo stavby odvázaná priebežne. Na krátkodobé skladovanie materiálu je však možné použiť vymedzené plochy v blízkosti mostného objektu. Materiály z demolácie budú recyklované, prípadne odvezené na skládku odpadov (materiály, ktoré nie je možné recykláciou zhodnotiť).

4.2. Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Počas výstavby

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby budú predovšetkým emisie z prejazdov ťažkých mechanizmov a búracie a stavebné práce, ktoré spôsobia najmä zvýšenú prašnosť v hodnotenej

lokalite. Táto činnosť však bude len dočasná. Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou, ako stavebný dvor, prístupové cesty pre dopravu a prepravu materiálu, stavebné práce pri výstavbe mostného objektu.

Počas prevádzky

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas prevádzky bude automobilová doprava na ceste I/61. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní intenzitu dopravy oproti súčasnému stavu, ktorá zostane v rovnakej intenzite ako doposiaľ. Kvalita ovzdušia nebude oproti súčasnému stavu ovplyvnená. Výmenou povrchu vozovky a zvýšením plynulosti dôjde k miernemu zníženiu emisií z dopravy.

Odpadové vody

Počas výstavby

V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke staveniska (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov).

Kvantifikáciu odpadových vôd počas výstavby nie je možné v súčasnosti špecifikovať, nepredstavujú však podstatný zásah do súčasného stavu režimu vôd.

Počas prevádzky

Počas prevádzky nebude produkována odpadová voda..

Dažďová voda

I. etapa

V rámci existujúcej komunikácie aj existujúcich mostných objektov je odvodnenie riešene priamo do terénu a následne do existujúcich potokov – návrh rešpektuje tento existujúci stav.

Odvodnenie vozovky komunikácie je riešené pomocou priečných a pozdĺžnych sklonov vozovky a odvodňovacích prvkov. Voda z vozovky je na krátkych úsekoch vedená odvodňovacím prúžkom do uličných vpustí zaústených do dažďovej kanalizácie.

Voda na vozovke bez obruby na okraji bude priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvádzaná ku povrchovým odvodňovacím zariadeniam a voľne do terénu.

II. etapa

V rámci existujúcej komunikácie aj existujúcich mostných objektov je odvodnenie riešene priamo do terénu a následne do existujúcich potokov – návrh rešpektuje tento existujúci stav.

Odvodnenie vozovky komunikácie a odvodnenie na mostných objektoch je riešené pomocou priečných a pozdĺžnych sklonov vozovky a odvodňovacích prvkov. Na mostných objektoch sú navrhnuté nové odvodňovače. Cestná komunikácia v intraviláne je odvodnená pomocou dažďovej kanalizácie. Voda z vozovky je vedená odvodňovacím prúžkom do uličných vpustí zaústených do dažďovej kanalizácie. Voda na vozovke bez obruby na okraji bude priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvádzaná ku povrchovým odvodňovacím zariadeniam a voľne do terénu..

Vzhľadom na dopravnú záťaž sa nepredpokladá, že dôjde k ovplyvneniu kvalitatívnych a ukazovateľov povrchových i podzemných vôd.

Odpady

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z.

o odpadoch. Zhotoviteľ stavby je povinný nakladať so stavebnými odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.

Pri realizácii navrhovanej činnosti budú vznikať odpady pri búracích a demolačných prácach. Predpokladá sa vznik nasledujúcich druhov odpadov:

Tab. č. 1: Odpady vznikajúce pri búracích a demolačných prácach (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória	Množstvo (t)
17 01 01	betón	O	236
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	302
17 04 05	železo a oceľ	O	13
17 05 04	zemina a kamenivo iné, ako uvedené 17 05 03	O	852
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	1 792

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

Pri samotných stavebných prácach navrhovanej činnosti sa predpokladá vznik nasledovných odpadov.

Tab. č. 2: Odpady vznikajúce pri stavebných prácach (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové / drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
08 01 99	odpady inak nešpecifikované	O
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 13	odpady zo zvárania	O
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N

17 01 01	betón	O
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 06 04	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

Zhotoviteľ stavby ako držiteľ odpadu je podľa zákona povinný počas výstavby vznikajúci odpad zaraďovať podľa Katalógu odpadov, zhromažďovať odpady utriedené podľa druhu a zabezpečiť ich pred znehodnotením, odcudzením. Zároveň je povinný oddelene zhromažďovať nebezpečné odpady podľa ich druhov, označovať ich predpísaným spôsobom a nakladať s nimi v súlade so zákonom. Nebezpečné odpady si vyžadujú osobitné nakladanie. Pri nakladaní s odpadmi je nevyhnutné dodržiavať platnú legislatívu v oblasti odpadov. NO budú skladované v na vyhradenom mieste, ktoré bude zabezpečené proti prípadnému úniku NO do okolitého prostredia. Pre prípad havárie budú na stavenisku k dispozícii umiestnené havarijné prostriedky.

Samotný charakter navrhovanej činnosti nepredpokladá vznik odpadov počas prevádzky. Počas prevádzky môžu vznikať odpady z údržby cesty I/61.

Tab. č. 3: Odpady, ktoré môžu vznikať pri čistení komunikácie (podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kategória
20 02 01	biologicky rozložiteľný odpad	O
20 03 01	zmesový komunálny odpad	O
20 03 03	odpad z čistenia ulíc	O

Hluk a vibrácie

Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza cca 30 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti.

Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter.

Počas prevádzky

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/61. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia.

Žiarenie, zápach a iné výstupy

Navrhovaná zóna nebude predstavovať zdroj tepla neprimeranej úrovne. V zóne nebudú umiestnené zdroje žiarenia a iných fyzikálnych polí a po uvedení do užívania objekty zdrojom zápachu a iných výstupov.

Očakávané vyvolané investície

Medzi vyvolané investície v I. etape rekonštrukcie cesty I/61 je možné počítať výmenu a doplnenie cestných zvodidiel. Ide o zvodidlá na začiatku úseku v križovatke s miestnou komunikáciou ku cukrovaru v km 136,00. Tu je navrhnutá výmena celého úseku zvodidla aj na miestnej komunikácii. Pôvodné zvodidlo sa odstráni aj so stĺpkami a nahradí novými. Na riešenom úseku sa uvažuje so zrezaním nespevnených krajníc a následným dosypaním štrkodrvinou fr. 0-22, hr. 10 cm. Úprava súvislým zrezaním nánosov do priečneho sklonu 8 %, ktorý umožní odvedenie vody z priestoru vozovky. Všetky plochy, ktoré budú zasiahnuté výstavbou a nebudú zastavané, budú po ukončení prác zrovnané a v prípade potreby zatravnené.

V trase, v priestore križovatiek sa nachádzajú uličné vpusty a prídlažba. Pre tieto je navrhnutá úprava výšky, odstránenie existujúcej prídlažby a jej nahradenie novou. Najskôr sa upraví výška roštov uličných vpustov, odstránenie existujúcej prídlažby a realizácia novej. V celej dĺžke úprav je navrhnutá výmena existujúcej prídlažby a vtokových roštov uličných vpustov.

V II. etape rekonštrukcie cesty I/61 stavba zasahuje stavebne do inžinierskych sietí, kde objekt vyvoláva prekládku stožiaru existujúceho verejného osvetlenia a osvetlenie nového objektu. Ďalej v tomto objekte dochádza ku odkrytiu oznamovacieho vedenia Slovak Telekom, ktoré je v rámci objektu ochránené – uložené do chráničky a ponechané v pôvodnej trase. Stavba zasahuje do inžinierskych sietí, kde dôjde ku odkrytiu existujúceho elektrického vedenia Stredoslovenskej distribučnej. Vedenie bude v rámci objektu zachované a uložené do chráničky.

Taktiež úprava existujúceho verejného osvetlenia a to preloženie existujúceho stožiaru verejného osvetlenia a osvetlenie objektu - podchodu pre peších. Vyvolanými investíciami je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. V úsekoch, kde je šírka krajnice nedostatočná na osadenie zvodidla sa uvažuje s jej rozšírením. Ide o zvodidlá v úsekovom staničení km 5,036 až 5,305. V úseku je navrhnuté nové oceľové zvodidlo triedy zachytenia H1 na ľavej strane, pri čerpacej stanici, v úsekovom staničení km 4,850 a H2 na ľavej a pravej strane vozovky. Zvodidlo H2 je osadené v mieste mostného objektu ponad železničnú vlečku a podchod pre peších. Začiatok a ukončenie zvodidla je riešené dlhými prípadne, vo výnimočných stiesnených pomeroch krátkymi výškovými nábehmi.

V mieste kde krajnica nemá pre osadenie dostatočnú šírku sa táto rozšíri a dosype.

Na pravej strane vozovky, medzi objektom železničnej vlečky a podchodu pre peších, sú v súčasnosti osadené 3 stožiare verejného osvetlenia, pre ktoré rozšírením krajnice môže dôjsť ku zasypaniu elektrovýzbroje. Z tohto dôvodu sa ku lampe osadí upravená betónová skruž, ktorá bude pôsobiť ako oporný múr. Skruž sa osadí do výšky a zreže do tvaru tak, aby nepredstavovala pevnú prekážku, ani prekážku pri údržbe cesty a svahov.

V trase, v priestore križovatiek sa nachádzajú uličné vpusty a prídlažba. Pre vpusty je v rámci rekonštrukcie navrhnutá úprava výšky, odstránenie existujúcej prídlažby a jej nahradenie novou. V prípade že si to stav uličných vpustov a úprava ich výšky vyžiada je nutné opraviť chodník do pôvodného stavu. V celej dĺžke úprav je navrhnutá výmena existujúcich prídlažby a vtokových roštov uličných vpustov.

Pri moste ev. č. 61-7542 vyvolané investície budú vybúraním pôvodnej nosnej konštrukcie a jej nahradením novou a rekonštrukciou existujúcej spodnej stavby mosta. Na novej nosnej konštrukcii budú riešené nové železobetónové rímky, do ktorých bude kotvené oceľové. Súčasťou rekonštrukcie mosta je aj sanácia poškodených betónových plôch spodnej stavby a pôvodných úložných prahov. Z dôvodu vybudovania nových ríms bude odbúraná horná časť koruny krídiel. Na očistený povrch budú dobetónované nové dobetónávky krídiel. V rámci opravy budú existujúce povrchy krídiel vyčistené a bude sanované.

Na Moste ev. č. 61- 7343 bude vybúraná vozovka (asfaltová i kamenná) do horného povrchu nosnej konštrukcie. Vybúraná bude i spevnená plocha s povrchom z betónových tvárnic. Budú vybúrané záverné stienky a prechodové oblasti. Následne bude realizovaná nová spriahujúca doska a budú realizované nové rímky v ktorých bude ukotvené nové zvodidlo. Na moste budú osadené nové odvodňovače. Súčasťou rekonštrukcie mosta je aj sanácia poškodených betónových plôch spodnej stavby, úložného prahu a spodného povrchu pôvodnej nosnej konštrukcie v mieste podchodu nachádza podzemný kábel Slovak telekom. Pri stavbe bude opatrne obkopený a bude uložený v existujúcej polohe medzi stojkovými prefabrikátmi mosta.

Všetky vyvolané investície, sú riešené v rámci projektovej dokumentácie stavby.

4.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s demolačnými a stavebnými činnosťami pri realizácii navrhovanej činnosti a samotnou prevádzkou navrhovanej činnosti.

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy počas výstavby

Najväčšie negatívne vplyvy súvisiace s navrhovanou činnosťou budú v súvislosti s búracími, demolačnými a stavebnými prácami. Počas týchto prác bude prostredie zasiahnuté negatívnym vplyvom emisií z prevádzky stavebných strojov a mechanizmov, zvýšenou prašnosťou a taktiež zvýšenou hladinou hluku a vibrácií.

Výstavba objektu bude rozdelená na 2 etapy. V I. etape stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 2,414 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. Stavba sa nachádza extraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava.

V II. etape stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. Bude to dosiahnuté komplexnou opravou daného úseku. Bude zrekonštruovaná vozovka a budú zrekonštruované tri mostné objekty, odvodnenie komunikácie. Rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.).

Realizáciou posudzovanej činnosti budú ovplyvnení predovšetkým obyvatelia mesta Dubnica nad Váhom. Negatívne vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú vo fáze výstavby a budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po meste - obyvateľstvo tak bude dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku a prašnosti vzhľadom na to, že navrhovaná komunikácia je vedená centrom mesta. Uvedené vplyvy budú krátkodobé a čiastočne narušia kvalitu a pohodu života obyvateľov v blízkom okolí. Nepredpokladá sa ovplyvnenie zdravotného stavu obyvateľstva danými vplyvmi.

Znečistenie ovzdušia a hluková záťaž sa bude najviac dotýkať obyvateľov, ktorí žijú alebo pracujú v blízkosti stavby alebo v blízkosti prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. Doba rušivých vplyvov bude limitovaná počas výstavby navrhovanej činnosti. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením prác v nočných hodinách a počas voľných dní sa vplyv znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo môže minimalizovať.

Vzhľadom na rozsah stavebnej činnosti bude predpokladaný vplyv na obyvateľov a automobilovú dopravu počas výstavby negatívny, ale len dočasného charakteru.

Vplyvy počas prevádzky

Po ukončení stavebných prác a spustenie zrekonštruovanej komunikácie I/61 vrátane zrekonštruovaných mostných objektov do prevádzky sa prejaví dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti dopravy na ceste I/61.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Horninové prostredie

Kontaminácia horninového prostredia počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Celkovo možno zhodnotiť, že samotná výstavba a realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní negatívne horninové prostredie.

Z vyššie uvedeného možno vplyv na horninové prostredie hodnotiť ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia horninového prostredia v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok počas výstavby.

Nerastné suroviny

V dotknutom území ani v jeho okolí sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín. Vplyvy sú nulové.

Geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

Vplyvy na klimatické pomery

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklimy. Vplyvy sú nulové.

Vplyvy na ovzdušie

Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Prírastok emisií z automobilovej dopravy v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom.

Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Na kvalitu ovzdušia v období počas

výstavby, bude vplývať aj zvýšená prašnosť, ktorá bude spôsobená demolačnými a búracím prácami existujúceho mostu, ako aj prašnosťou počas výstavby nového mostu. Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Vplyvy na vodné pomery

Vplyv na podzemné vody

Samotná prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na podzemné vody. V etape prevádzky môže riziko znečistenia podzemných vôd vzniknúť len pri haváriách motorových vozidiel.

Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd, môže nastať počas stavebných a búracích prác, potenciálne riziko predstavujú zemné práce a únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať podzemnú vodu.

Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody ako zanedbateľný.

Vplyv na povrchové vody

Počas výstavby najvýznamnejší vplyv predstavuje dočasné znečistenie vôd v I. etape Kolačinského potoka a v II. etape potoka Dubničanka.

Cesta I/61 je vedená v rovinatom území. Na trase sa nachádza jeden mostný objekt ponad potok Dubničanka. Vodný tok vteká do rieky Váh. Stavbou sa nijako nezasahuje do vodných tokov, nedochádza ku zmene prietokových pomerov mostov.

Ohrozenie kvality povrchovej vody znečisťujúcimi látkami môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Počas stavebných a demolačných prác bude voda dočasne znečistená zvýšenou prašnosťou a odplavovaním bahnitých častí počas prác nad korytom potoka. Ďalšie riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd súvisí s pohybom dopravných a stavebných mechanizmov v blízkosti toku. Relatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných mechanizmov pri havárii resp. poruche.

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

Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na povrchové vody ako negatívny, s krátkodobým vplyvom.

Vplyvy na pôdu

Zámer bude realizovaný v mieste existujúceho objektu. Samotná výstavba si nevyžiada záber a ani vyňatie pôdy z pôdneho fondu.

Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

Vplyvy na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý. Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody.

Rekonštrukčné práce, budú krátkodobo rušivo pôsobiť na živočíchy, ktoré žijú v tesnom okolí navrhovanej činnosti. Po ukončení demolačných a stavebných prác sa stav prostredia vráti do pôvodného režimu.

Vplyvy na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov a ich biotopy sú málo významné.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovanou činnosťou sa nezmení štruktúra, využívanie krajiny ani krajinný obraz, nakoľko navrhovaná činnosť a navrhované stavebné práce sa nachádzajú na existujúcom cestnom pozemku komunikácie I/61.

Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,50 m (pôvodná aj navrhovaná). V úseku je viacero priesečných a stykových križovatiek sa samostatným pruhom pre odbočenie vľavo a vpravo, ich šírka je rôzna od 3,0 do 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). Šírkové usporiadanie vychádza z existujúcich priestorových možností v zastavanom území.

Krajinný obraz v dotknutom území sa nezmení. Územie, ktoré ovplyvní stavebná a súvisiaca činnosť, budú po ukončení prác uvedené do pôvodného stavu. Vplyvy na krajinu hodnotíme ako nulové.

Vplyvy na dopravu

Počas stavby bude doprava na ceste I/61 riešená v polovičnom profile cesty. Výstavba objektu bude rozdelená na 2 etapy.

Doprava v I. etape bude na ceste I/61 v danom bode počas výstavby obmedzená. Doprava bude vedená po stavenisku v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou, dočasným dopravným značením a zodpovednou osobou stavby. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,25 m. Počas rekonštrukcie okružnej križovatky I/61 a I/57 bude doprava vedená po obchádzkových trasách. Prístupy na súkromné pozemky v mieste stavby budú počas celej doby výstavby zabezpečené. Predpokladaná doba výstavby a doba dopravných obmedzení sú 2 mesiace.

Doprava v II. etape bude na ceste I/61 v danom bode počas výstavby obmedzená. Doprava bude vedená po stavenisku v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou, dočasným dopravným značením a zodpovednou osobou stavby. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,25 m.

Počas rekonštrukcie okružnej križovatky I/61 a Hurbanova ul. (Centrum I.) a rekonštrukcie v rámci objektu SO 201 bude doprava vedená po obchádzkových trasách. Tranzitná doprava po D1 a II/507 a doprava v rámci intravilánu mesta po miestnych komunikáciách. Prístupy na súkromné pozemky v mieste stavby budú počas celej doby výstavby zabezpečené. Predpokladaná doba

výstavby a doba dopravných obmedzení je 10 mesiacov.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Komunikácia I/61 nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody. Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Dotknuté územie nezasahuje do žiadneho z prvkov RÚSES, preto realizácia zámeru nebude mať negatívny vplyv na prvky RÚSES.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na pamiatkovo chránené objekty.

Vplyvy na archeologické náleziská

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú archeologické náleziská. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

Iné vplyvy

Po odstránení staveniska budú všetky plochy vyčistené od stavebných odpadov a zvyškov materiálov. Plochy budú následne zarovnané, budú uvedené do pôvodného stavu.

Iné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Vplyvy na hlukovú situáciu

Negatívnym zdrojom hluku počas búracích a stavebných prác navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza 2 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti.

Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter.

Vplyvy hluku počas výstavby hodnotíme ako negatívne a krátkodobé.

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/61. Nakoľko sa jedná o existujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia.

Celkový vplyv na hlukovú situáciu po uvedení cesty I/61 do prevádzky hodnotíme ako mierne negatívny, ale nezmenený oproti súčasnému stavu, pred realizáciou navrhovanej činnosti.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Príprava navrhovanej činnosti sa bude riadiť technologickými predpismi a normami. Riziká počas demolačných a stavebných prác vyplývajú z charakteru práce (práce s mechanizmami a zariadeniami). Riziká je možné eliminovať dôsledným dodržiavaním podmienok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dôležité sú podmienky požiarnej ochrany a prístup k objektom v prípade použitia požiarnej techniky po spevnených prístupových plochách. Vzhľadom k tomu k vzniku havárie môže dôjsť len po zlyhaní technických zábran pôsobením vonkajších činiteľov alebo obzvlášť neopatrnou a nezodpovednou manipuláciou, pohybom strojov a vozidiel v areáli staveniska. Riziká technického pôvodu je možné eliminovať pri dodržaní všetkých stavebných, prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nie je predpoklad negatívnych vplyvov na životné prostredie. Počas prevádzky navrhovanej činnosti môže k negatívne vplyvu na životné prostredie dôjsť, len v prípade dopravných havárií motorových vozidiel, pri ktorých by vznikol únik znečisťujúcich látok do životného prostredia.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území neboli identifikované.

Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Vplyvy počas prevádzky zariadenia budú mať charakter dlhodobý a trvalý s pozitívnym prínosom pre posudzovanú lokalitu a obyvateľstvo. Na základe predchádzajúceho hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia, ktoré by malo negatívne dopady na zdravie obyvateľov, resp. na životné prostredie.

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavujú len počas búracích a stavebných prác. Popisované negatívne vplyvy budú len krátkodobého, dočasného charakteru.

4.4. Hodnotenie zdravotných rizík

Hodnotenie zdravotných rizík predstavuje odhad miery závažnosti záťaže ľudskej populácie vystavenej zdraviu škodlivým faktorom životných podmienok a pracovných podmienok a spôsobu života s cieľom znížiť zdravotné riziká.

Vplyv činnosti na zdravotný stav obyvateľstva by sa mohol prejavovať pri výraznom negatívnom ovplyvnení základných zložiek životného prostredia (ovzdušie, voda, pôda), ako aj priamymi vplyvmi ako sú napr. hluk, vibrácie, elektromagnetický a svetelný smog a pod. Z hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva, že predpokladané vplyvy nie sú natoľko významné, aby ovplyvnili zdravotný stav obyvateľstva, alebo vyvolali následné zdravotné riziká. Zvýšený hluk a prašnosť budú vznikať len počas demolačných prác a počas rekonštrukcie komunikácie I/61 a mostných objektov.

Realizácia zámeru sa bude riadiť predovšetkým stavebnými a technologickými predpismi a normami. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod.. Tieto riziká je možné eliminovať pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci. Vzhľadom k tomu, že realizácia investičného zámeru bude len vo vyhradenom priestore, nemôžu vzniknúť reálne zdravotné riziká ani iné dôsledky na obyvateľstvo.

Zdravotné riziká vyvolané realizáciou zámeru hodnotíme ako zanedbateľné až nulové.

4.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia

Navrhovaná činnosť nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody. Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov. Navrhovaná činnosť nezasahuje žiadny z prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability.

Navrhovaná činnosť v I. etape sa nachádza extraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 2,414 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku.

Navrhovaná činnosť v II. etape sa nachádza v intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. V blízkosti aj vzdialenejšej budúcnosti sú v trase cesty plánované viaceré stavebné činnosti: Úprava križovatky ul. Jesenského a I/61, I/61 Dubnica nad Váhom, spojovacia vetva OK na ul. Obrancov mieru a vnútorný mestský okruh – severovýchodný úsek, Dubnica nad Váhom (prestavba križovatky I/61, Továrenská a Kollárova).

V súčasnosti sa v širšom okolí nachádzajú prevažne poľnohospodárske plochy a zastavané plochy, pre ktoré je charakteristická pomerne nízka biodiverzita. Posudzované plochy, pre realizáciu navrhovanej činnosti nie sú z fytoecologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Vzhľadom na charakter biotopu priamo na riešené územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov. Pretože sa činnosť bude vykonávať na lokalite, ktorá slúži aj v súčasnosti rovnakému účelu, vplyv na biodiverzitu bude nulový.

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

Z celkového pohľadu, je možné hodnotiť navrhovanú činnosť, ako činnosť, ktorá prinesie pozitívnu zmenu do jestvujúceho prostredia, nakoľko sa vylepšia bezpečnostné parametre a stavebno-technický stav cesty I/61 v danom úseku. Stavba bola vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie.

Z negatívneho dopadu na životné prostredie a obyvateľstvo je možno označiť obdobie počas demolačných prác a rekonštrukcie samotnej komunikácie I/61 a mostných objektov, ktoré bude sprevádzané zvýšením znečistenia ovzdušia a zvýšenou hladinou hluku. Z celkového pohľadu sa bude jednať len o dočasné negatívne vplyvy.

Posúdenie všetkých očakávaných vplyvov z hľadiska významnosti a časového pôsobenia obsahuje nasledujúca tabuľka.

Tab. č. 4: Posúdenie očakávaných vplyvov

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
Vplyvy počas výstavby													
Biotopy			■	■		■			■			■	
Hluk			■	■		■			■				■
Ovzdušie			■	■		■			■			■	
Pôda	■												
Voda			■		■	■			■		■		
Horninové prostredie	■												
ÚSES	■												
Scenéria krajiny	■												
Chránené územia	■												
Kultúrne pamiatky	■												
Doprava			■	■		■			■			■	
Poľnohospodárstvo	■												
Lesné hospodárstvo	■												
Obyvateľstvo		■						■			■		
Pracovné príležitosti	■												
Vplyvy počas prevádzky													
Biotopy	■												
Hluk			■		■			■			■		
Ovzdušie	■		■		■			■			■		
Pôda	■												

Vplyvy na životné prostredie	Bez vplyvu	Pozitívny vplyv	Negatívny vplyv	Priamy vplyv	Nepriamy vplyv	Krátkodobý vplyv	Dlhodobý vplyv	Trvalý vplyv	Dočasný vplyv	Kumulatívny vplyv	Vplyv zanedbateľný	Vplyv málo významný	Vplyv významný
Voda	■												
Horninové prostredie	■												
ÚSES	■												
Scenéria krajiny	■												
Chránené územia	■												
Kultúrne pamiatky	■												
Doprava		■		■				■					■
Poľnohospodárstvo	■												
Lesné hospodárstvo	■												
Obyvateľstvo		■			■			■				■	
Pracovné príležitosti	■												

4.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy zámeru nepresahujú štátne hranice.

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

S prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia sa nepredpokladajú také vplyvy, ktoré by mohli výrazne negatívne ovplyvniť súčasný stav životného prostredia v širšom okolí.

4.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Neboli identifikované ďalšie možné významné riziká spojené s realizáciou zámeru.

4.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie

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

Pre realizáciu zámeru a jeho prevádzku je potrebné dôsledné dodržiavanie platných technologických, bezpečnostných a protipožiarnych predpisov a platnej legislatívy.

Pri realizácii je nutné dodržiavať zásady ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

Pre minimalizáciu možných rizík bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie potrebné vypracovať postup v prípade vzniku havarijných udalostí. Zhotoviteľ je povinný vykonať všetky potrebné organizačné a technické opatrenia, aby zabránil úniku znečisťujúcich látok do prostredia. Zhotoviteľ musí zabrániť úniku ropných produktov, palív, mazív a rôznych chemikálií a ďalších znečisťujúcich látok pri preprave, skladovaní a ich použití. Počas realizačných prác je zhotoviteľ povinný zabezpečiť dodržiavanie platných bezpečnostných predpisov v súlade s platnou legislatívou pre zabezpečenie bezpečnosti na stavenisku.

Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov činnosti na životné prostredie sa navrhujú opatrenia uvedené v nasledujúcich kapitolách.

Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia

Počas výstavby je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel a stavebných mechanizmov, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.

Opatrenia na ochranu zdravia ľudí

Pri prevádzke činnosti dodržať ustanovenia zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci. Dôležitým aspektom bezpečnosti ľudí, je prehľadné a dostatočné vyznačenie dopravných obmedzení, ktoré vzniknú počas búracích a stavebných prác.

Pri realizácii objektu je nutné dodržiavať všetky súvisiace TKP, normy, vyhlášky a predpisy. BOZP sa riadi nariadením vlády 396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisku, vyhláškou 147/2013 o bezpečnosti práce a technických zariadeniach pri stavebných prácach.

Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd

- Vypracovať postupy v prípade havarijnej situácie počas výstavby, ktorý bude riešiť elimináciu negatívneho vplyvu stavby na životné prostredie (prašnosť, únik škodlivín, technický stav vozidiel stavby, odstavné plochy, komunikácie, dopravné trasy a iné). Náležitosti plánu budú vypracované v zmysle platnej legislatívy.
- Zabezpečiť dobrý technický stav stavebných strojov a mechanizmov z hľadiska možnosti únik znečisťujúcich látok a vykonávať pravidelné preventívne kontroly.
- Zabezpečiť miesta prípadného výskytu nebezpečných látok dostatočným množstvom havarijných prostriedkov.
- Počas prevádzky je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.
- Zabezpečiť plochy, na ktorých budú parkovať stavebné stroje a mechanizmy vhodnými opatreniami, ktoré zabránia úkapom znečisťujúcich látok do životného prostredia.

Opatrenia na ochranu fauny, flóry a ich biotopov

- Nevyhnutný výrub stromov a krov realizovať mimo vegetačného obdobia a mimo obdobia hniezdenia vtákov na základe podmienok určených v súhlase orgánu ochrany prírody na výrub drevín.

Nakladanie s odpadmi

- Držiteľ odpadov je povinný odpady vznikajúce pri činnosti zhromažďovať a triediť podľa druhov a nakladať s nimi v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch.
- Dodržiavať ustanovenia zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch.
- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť predpokladané množstvá O - odpadov a N - odpadov vznikajúcich počas realizácie navrhovanej činnosti.
- V prípade vzniku nebezpečných odpadov, tie zhromažďovať oddelene od ostatných odpadov v areáli stavby, na vyhradenom mieste. Tieto odpady musia byť uložené v nepriepustných obaloch a sudoch do doby prepravy oprávnenou osobou za účelom následného zneškodnenia, resp. zhodnotenia.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov odovzdal odpady na zhodnotenie/zneškodnenie len osobám, ktoré sú na túto činnosť.
- Pre odpady zo stavebných a demolačných prác zabezpečiť ich zhodnotenie, resp. prípravu na ich ďalšie využitie.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov viedol a uchovával evidenciu o druhoch a množstve odpadov, o ich zhodnocovaní a zneškodňovaní.

Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami

Zabezpečiť, aby stavebné práce neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí napr. správnou organizáciou prác. Dodržiavanie pracovnej doby, ktorá by mala byť vylúčená v nočných hodinách, v dňoch pracovného pokoja a počas sviatkov.

4.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala

Nulový variant je stav, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala a predstavuje areál v súčasnosti.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov. Napriek zníženiu priemyselnej výroby, zmene technológií, zlepšeniu technickej štruktúry dopravných prostriedkov je i naďalej jedným z najvýraznejších environmentálnych problémov riešeného územia tvorba odpadov, znečistenie povrchových vôd a kvalita ovzdušia.

Záujmové územie je poznačené antropogénnymi vplyvmi. Samotné záujmové územie tvoria biotopy poľnohospodárskej krajiny a trvalo zastavané územie. Biodiverzita územia je hodnotená ako nízka.

Jestvujúce poľnohospodárske plochy nie sú z fytocenologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Vzhľadom na charakter biotopu na záujmové územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov.

V riešenom území je vegetácia výrazne ovplyvnená antropogénnou činnosťou, súčasné druhové a priestorové zloženie je výsledkom a odrazom vplyvu človeka na životné prostredie.

V záujme bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy, je nutná rekonštrukcia komunikácie I/61, aby sa stav okolitého prostredia zlepšil oproti súčasnosti a nevyhnutné pre zabezpečenie bezpečnosti premávky.

4.12. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi

Navrhovaná činnosť v I. etape sa nachádza v extraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 2,414 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. Cesta prechádza katastrálnym územím obce Trenčianska Teplá a mesta Nová Dubnica. Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, ktoré je v územnom pláne mesta Nová Dubnica definované ako Cesty I. triedy a v územnom pláne obce Trenčianska Teplá ako cestná komunikačná sieť.

Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Stavba bola vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie. Bude zrekonštruovaná vozovka, čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úseku.

Navrhovaná činnosť v II. etape sa nachádza v intraviláne mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku. Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, ktoré je v územnom pláne mesta Dubnice nad Váhom definované ako Zberné komunikácie funkčnej triedy B1 – cesty 1. triedy. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto-betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku.

Všetky navrhované práce boli projektované s ohľadom na ochranu životného prostredia a prírody. Práce sa vykonávajú iba na cestnom pozemku, bez zásahov do iných parciel.

4.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov

Zámer je spracovaný po obsahovej a štrukturálnej stránke v zmysle Prílohy č. 9 zákona č. 24/2006 Z.z.. Údaje v Zámere komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti. Z posúdenia uvedeného v Zámere vyplýva, že predpokladaný vplyv činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia je málo významný. Zámer bude predložený podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na Okresný úrad Ilava, odbor starostlivosti o životné prostredie, na zisťovacie konanie.

5. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie

Navrhovateľ listom požiadal Okresný úrad Ilava, Odbor starostlivosti o ŽP o upustenie od požiadavky variantného riešenia. Okresný úrad Ilava, Odbor starostlivosti o ŽP vplyvov na životné prostredie vo svojom liste č. OU-IL-OSZP-2021/001946-002 zo dňa 29.12.2021 upustil od požiadavky variantného riešenia, a preto navrhovateľ predkladá Zámer spracovaný v jednom variante.

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

Pretože navrhovateľ predkladá Zámer spracovaný v jednom variante, nebol vytvorený súbor kritérií na porovnanie variantov.

5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Samotný zámer je rozpracovaný iba v jednom variante z nasledujúcich dôvodov:

A/ alternatívne umiestnenie

Stavba rieši bodovú závalu na ceste I/61 bez záberov susedných súkromných pozemkov. Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 a mostných objektov v danom úseku.

Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v úseku Nová Dubnica a Dubnica nad Váhom. Stavba je vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie.

Ďalším účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v úseku Dubnica nad Váhom. Stavba je vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie.

Vyššie uvedené ciele budú dosiahnuté komplexnou opravou daného úseku. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úseku.

B/ alternatívne stavebné a technologické riešenie

Zlepšenie stavebno - technického stavu úseku pozemnej komunikácie v rámci existujúcej cestnej komunikácie. Zvýšenie plynulosti jazdy a bezpečnosti na komunikácii v danom úseku. Vybúrané kovové časti (dilatácie, kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zberných surovín. Všetok materiál z búrania bude recyklovaný pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov o čom zhotoviteľ predloží investorovi doklad.

Navrhnuté bude zariadenie, ktorá svojou objektovou skladbou a technologickým vybavením bude plne vyhovovať pre požadovaný účel. Zariadenie bude navrhnuté tak, aby spĺňalo všetky požiadavky z hľadiska právnych predpisov v oblasti ochrany životného prostredia, ako aj ostatných príslušných právnych predpisov.

Pri hodnotení vplyvov bolo porovnávané navrhované riešenie so situáciou, keby sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Navrhované riešenie stavby vychádza zo spracovaného ekonomického a technického porovnania viacerých variant. Účelom stavby je vylepšenie bezpečnostných parametrov a stavebno-technického stavu cesty I/61 v danom úseku. Stavba je vyvolaná potrebou zvýšiť bezpečnosť účastníkov premávky v danom mieste a znížiť záťaž vyplývajúcu z nevyhovujúceho stavu komunikácie. Rekonštrukcia cesty I/61 prebehne v dvoch etapách.

V I. etape ide o úsek štátnej cesty prvej triedy I/61 medzi Trenčianskou Teplou a Dubnicou nad Váhom v okrese Trenčín a Ilava. Riešený úsek má kilometrovníkové staničenie km 135,750 = ZÚ 0,000 až km 138,170 = KÚ 2,414. Začiatok úpravy je za mostným objektom s EV. č. 61-066 ponad Kolačinsky potok. Celková dĺžka úseku je 2,414 km. Koniec úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom.

Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,50 m (pôvodná aj navrhovaná). V úseku je viacero priesečných a stykových križovatiek sa samostatným pruhom pre odbočenie vľavo a vpravo, ich šírka je rôzna od 3,0 do 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). Šírkové usporiadanie vychádza z existujúcich priestorových možností v zastavanom území. Ciele budú dosiahnuté komplexnou opravou daného úseku. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a I/57 a nakoniec vyhotovenie nového dopravného značenia na celom úseku. Nakoľko je zadanie presné a navrhovaná rekonštrukcia cesty kopíruje smerové a výškové vedenie existujúcej cesty je navrhované riešenie jasné. Z hľadiska náročnosti sa jedná sa o pomerne jednoduchú stavbu – rekonštrukcia vozovky komunikácie.

V II. etape ide o úsek štátnej cesty prvej triedy I/61 prechádzajúci intravilánom mesta Dubnica nad Váhom v okrese Ilava. Riešený úsek má kilometrovníkové staničenie km 138,170 = ZÚ 2,414 až km 141,740 = KÚ 6,005. Začiatok úpravy je na úrovni stožiaru verejného osvetlenia v blízkosti dopravného značenia určujúceho začiatok obce Dubnica nad Váhom. Koniec úpravy je na hranici mesta Dubnica nad Váhom, označenej dopravným značením určujúcim začiatok/koniec obce (cca 5 m za koncom obce). Stavba rieši rekonštrukciu úseku cesty I/61 v dĺžke 3,591 km a nachádza sa výhradne na existujúcom cestnom pozemku.

Stavbou sa výškové ani smerové vedenie komunikácie nemení. Rovnako sa nemení priečny sklon komunikácie. Stavbou sa nemení ani šírkové usporiadanie spevnenej časti komunikácie. Základná šírka jazdného pruhu cesty je 3,50 m (pôvodná aj navrhovaná). V úseku je viacero priesečných a stykových križovatiek sa samostatným pruhom pre odbočenie vľavo a vpravo, ich šírka je rôzna od 3,0 do 3,5 m (pôvodná aj navrhovaná). Šírkové usporiadanie vychádza z existujúcich

priestorových možností v zastavanom území. Šírka nespevnenej krajnice je miestami premenlivá – v miestach výmeny plnej konštrukcie vozovky rozšírená. Ciele budú dosiahnuté komplexnou opravou daného úseku. Bude zrekonštruovaná vozovka čím sa odstránia koľaje, výtlky, trhliny a rozpady, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť premávky. Zároveň budú vymenené staré poškodené bezpečnostné prvky (zvodidlá, stĺpiky) a doplnené nové zvodidlá, stĺpiky v úsekoch, kde si to situácia vyžaduje. Budú zrekonštruované tri mostné objekty a bude zrekonštruované odvodnenie komunikácie (priekopy, odvodňovací prúžok, uličné vpusty). V rámci prác je plánovaná aj rekonštrukcia okružnej križovatky cesty I/61 a Hurbanova ul. (ul. Centrum I.). V rámci križovatky bude okrem asfalto-betónových vrstiev okruhu, zrekonštruovaný aj prstenec. Jeho pôvodná konštrukcia z kamennej dlažby bude nahradená konštrukciou z povrchom z cestného betónu. Nakoniec bude vyhotovené nové dopravné značenie na celom úseku.

Popisovaná činnosť nebude mať taký vplyv, ktorý by vytvoril novú preťaženú lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, alebo zložky životného prostredia.

6. Mapová a iná obrazová dokumentácia

- Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti – v texte
- List OÚ Ilava - o upustení od požiadavky variantného riešenia
- List OÚ Trenčín – určenie príslušného orgánu na posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti
- Celková situácia stavby

7. Doplnujúce informácie k zámeru

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

Ako podklady pri spracovaní Zámeru boli použité tieto hlavné materiály:

- Sprievodná správa: Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, I. Etapa, DAQE Slovakia s.r.o., Ing. Peter Vonš, Žilina 2020
- Sprievodná správa: Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom, II. Etapa, DAQE Slovakia s.r.o., Ing. Peter Vonš, Žilina 2020
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nová Dubnica
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Dubnica nad Váhom 2015 – 2020 – aktualizácia
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja pre roky 2013 -2023
- Územnoplánovacia dokumentácia - Územný plán mesta Dubnica nad Váhom
- Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, 2002
- Mazúr E., Lukniš M.: Geomorfologické jednotky 1:500 000, Atlas SSR, SAV, 1980
- Európsky významné biotopy na Slovensku, ŠOP SR Banská Bystrica
- Katalóg biotopov Slovenska, Daphne, 2002
- www.sopsr.sk
- www.sazp.sk
- www.dubnica.eu
- www.novadubnica.eu
- www.trencianskatepla.sk
- www.tsk.sk
- www.vupop.sk/
- www.enviro.gov.sk

Legislatíva:

- Zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- Zákon č. 137/2010 Z.z. o ovzduší v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší,
- Zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,

- Vyhláška MZ 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
- Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov,
- Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 314/2001 Z. z. o ochrane pre požiarmi v znení neskorších predpisov

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

Ku dňu spracovania zámeru bol doručený list z Okresného úradu Ilava, Odboru starostlivosti o životné prostredie č. OU-IL-OSZP-2021/001946-002 zo dňa 29.12.2021, ktorým Okresný úrad Ilava, Odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy, ktorý plní povinnosti na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie, upustil od požiadavky variantného riešenia.

Ku dňu spracovania bol doručený list z Okresného úradu Trenčín, Odboru starostlivosti o životné prostredie č. OU-TN-OSZP1-2022/006769-003 zo dňa 18.02.2022 – „Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy 2. etapa v ZA a TN kraji, Rekonštrukcia cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom“ - určenie príslušného orgánu na posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti, ktorým Okresný úrad Trenčín, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, ako vecne a miestne príslušný orgán štátnej správy určil, že dotknutý úsek rekonštruovanej cesty I/61 Nová Dubnica – Dubnica nad Váhom sa nachádza prevažne v okrese Ilava a do okresu Trenčín zasahuje pozdĺž hranice okresov. Vzhľadom na umiestnenie navrhovanej činnosti a po zvážení charakteru prípadných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, je príslušným orgánom na posudzovanie navrhovanej činnosti Okresný úrad Ilava, odbor starostlivosti o životné prostredie.

7.3. Ďalšie doplňujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie

V predložennom zámere sú spracované všetky v súčasnosti dostupné informácie o postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

V rámci prípravy navrhovanej činnosti bola vykonaná v decembri 2021 obhliadka jestvujúceho stavu.

Na základe zistených skutočností bol spracovaný zámer. Ďalšie informácie pre spracovanie zámeru boli čerpané z návrhu projektovej dokumentácie na opravu mosta, z odbornej literatúry, prieskumov, meraní a hodnotení týkajúcich sa danej lokality z verejne dostupných zdrojov.

Zámer je spracovaný po štrukturálnej stránke v zmysle Prílohy č. 9 zákona č. 24/2006 Z.z.. Údaje v Zámere komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti. Z posúdenia uvedeného v Zámere vyplýva, že predpokladaný vplyv činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia je málo významný.

Zámer bude ďalej predložený na zisťovacie konanie podľa zák. č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

8. Miesto a dátum vypracovania zámeru

Trenčín, december 2021

9. Potvrdenie správnosti údajov

9.1. Spracovateľ zámeru

ENEX consulting, s.r.o., ul. Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

9.2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru a podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa

Potvrdzujeme správnosť údajov:

Za spracovateľa

Mgr. Filip Sapák

V Trenčíne, dňa

Za navrhovateľa

PhDr. Ivan Brečka, MBA riaditeľ IVSC Žilina

V Žiline, dňa

PRÍLOHY