Slovenská správa ciest – IVSC Žilina

I/65 Turček, odstránenie havarijného stavu

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 9
2.8. Opis technického a technologického riešenia 9
2.9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite (jej pozitíva a negatíva) 23
2.10. Celkové náklady (orientačné) 23
2.11. Dotknutá obec 24
2.12. Dotknutý samosprávny kraj 24
2.13. Dotknuté orgány 24
2.14. Povoľujúci orgán 24
2.15. Rezortný orgán 24
2.16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov 25
2.17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice 25

3. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia 26
3.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území 26
Geolomorfologické pomery 26
Geologické pomery 26
Pôdne pomery 27
Klimatické pomery 27
Hydrologické pomery 28
Chránené územia podľa osobitných predpisov 30
3.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria 31
Krajinná štruktúra 31
Scenéria 31
Stabilita 31
Fauna a flóra 31
3.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia 33
Obyvateľstvo 33
Sídla 33

Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo 33
Služby 34
Doprava a dopravné plochy 35
Infraštruktúra a inžinierske siete 35
Odpady 36
Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti 37
Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality 37
3.4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia 38
Ovzdušie 38
Hluk 39
Povrchové a podzemné vody 39
Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou 39
Rastlinstvo a živočišstvo 40
Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka 40
Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality 41
4. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie 42
4.1. Požiadavky na vstupy 42
Záber pôdy 42
Spotreba vody 42
Elektrická energia 42
Spotreba zemného plynu 42
Doprava 42
Pracovné sily 43
Materiálové vstupy 43
Iné vstupy 43
Nároky na zastavané územia 43
4.2. Údaje o výstupoch 43
Ovzdušie 43
Odpadové vody 44
Odpady 44
Hluk a vibrácie 46
Žiarenie, zápach a iné výstupy 47
Očakávané vyvolané investície 47
4.3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie 47
Vplyvy na obyvateľstvo 48
Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery 48
Vplyvy na klimatické pomery 48
Vplyvy na ovzdušie 49
Vplyvy na vodné pomery 49
Vplyvy na pôdu 49
Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy 50
Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz 50
Vplyvy na dopravu 50
Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma 51
Vplyvy na územný systém ekologickej stability 51
Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky 51
Vplyvy na archeologické náleziská 51
Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality 51
Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy 51
Iné vplyvy 51

Vplyvy na hlukovú situáciu 51
Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie 52
Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi 52
4.4. Hodnotenie zdravotných rizík 52
4.5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia 53
4.6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia 53
4.7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice 55
4.8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území 55
4.9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti 55
4.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie 55
Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia 55
Opatrenia na ochranu zdravia ľudí 55
Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd 56
Nakladanie s odpadmi 56
Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami 56
4.11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala 57
4.12. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi 57
4.13. Ďalší postup hodnotenia vplyvov s uvedením najzávažnejších okruhov problémov 58

5. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie 59

5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu 59
5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty 59
5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu 60

6. Mapová a iná obrazová dokumentácia 62

7. Doplňujúce informácie k zámeru 63

7.1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie, ktorá sa vypracovala pre zámer a zoznam hlavných použitých materiálov 63
7.2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru 64
7.3. Ďalšie doplňujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti a posudzovaní jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie 64

8. Miesto a dátum vypracovania zámeru 65

9. Potvrdenie správnosti údajov 65

9.1. Spracovateľ zámeru 65
9.2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru a podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa 65

Prílohy 66

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 „I/65 Turček, odstránenie havarijného stavu“ (ďalej len Zámer).

Predkladaný Zámer rieši odstránenie havarijného stavebno-technického stavu na existujúcej komunikácií. Účel bude dosiahnutý sanáciou zosuvu komunikácie a rekonštrukciou jej vozovky a súčasťou stavby je aj rekonštrukcia a sfunkčnenie odvodnenia cesty čím sa zabráni ďalším poruchám v budúcnosti, ako aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarský potok.

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom spĺňa podmienky pre zisťovacie konanie:

- príloha č. 8, tab. č. 13: Doprava a telekomunikácie, položka č. 8: Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov (zisťovacie konanie bez limitu)

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 Turčianske Teplice, Odbor starostlivosti o životné prostredie o upustenie od požiadavky variantného riešenia. Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor starostlivosti o životné prostredie vo svojom liste č. OU-TR-OSZP-2022/000006-002 zo dňa 05.01.2022 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. Lukáš Rolko, Ing. Vladimír Majcher
DAQE Slovakia s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
tel: +421 908 939 806, 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

I/65 Turček, odstránenie havarijného stavu

2.2. Účel

Účelom stavby je odstránenie havarijného stavebno-technického stavu na existujúcej komunikácií. Účel bude dosiahnutý sanáciou zosuvu komunikácie a rekonštrukciou jej vozovky. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia a sfunkčnenie odvodnenia cesty čím sa zabráni ďalším poruchám v budúcnosti. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarský potok. Mostný objekt je vo veľmi zlom stavebno-technickom stave. Jeho rekonštrukciou sa odstránia všetky poruchy a zvýši sa zaťažiteľnosť mosta na normové hodnoty. Celá stavba bude odovzdaná do užívania ako jeden celok.

2.3. Užívateľ

Slovenská správa ciest – IVSC Žilina

2.4. Charakter navrhovanej činnosti

Nová činnosť

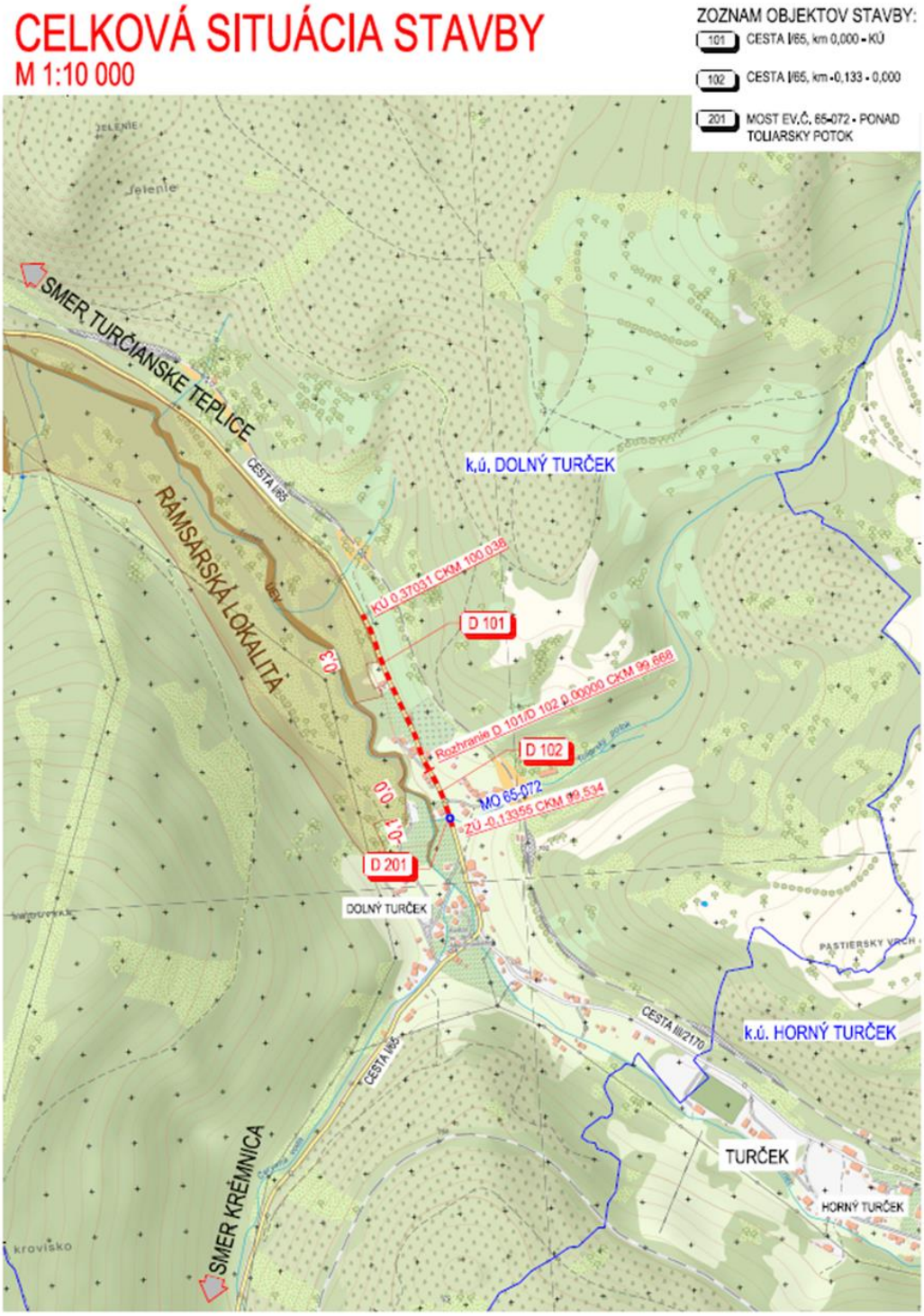
2.5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť sa bude vykonávať v Žilinskom kraji, v okrese Turčianske Teplice, v obci Turček, v katastrálnom území Dolný Turček na parcelách KNC č. 309, 280, 257, 271, 88, 251, 268/2, 256.

Stavba sa nachádza v intraviláne a časti v extraviláne obce Turček. Stavba rieši bodovú závadu na ceste I/65 bez zásahov do iných stavieb. Mostný objekt sa nachádza v intraviláne obce na ceste I/65 v obci Turček. Most ev.číslo 65-072 premosťuje Toliarský potok.

2.6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti

Obr. 1 Celková situácia stavby



2.7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby: 2023
Termín ukončenia výstavby: 10 mesiacov
Termín začatia prevádzky: . 2024
Termín ukončenia prevádzky: nie je určený

2.8. Opis technického a technologického riešenia

Stavba sa nachádza v intraviláne a časti v extraviláne obce Turček. Stavba rieši bodovú závadu na ceste I/65 bez zásahov do iných stavieb. Účelom stavby je odstránenie havarijného stavebno-technického stavu na existujúcej komunikácií. Účel bude dosiahnutý sanáciou zosuvu komunikácie a rekonštrukciou jej vozovky. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia a sfunkčnenie odvodnenia cesty čím sa zabráni ďalším poruchám v budúcnosti. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarský potok. Mostný objekt je vo veľmi zlom stavebno-technickom stave. Jeho rekonštrukciou sa odstránia všetky poruchy a zvýši sa zaťažiteľnosť mosta na normové hodnoty.

Stavba je zameraná na úsek medzi kilometrami ckm 99,534 - 100,038 (intravilán obce). Jedná sa o úsek dĺžky 504 m. Dôvodom navrhovanej stavby komunikácie je sanácia zosuvu telesa cesty v predmetnom úseku a vylepšenie nevyhovujúcich parametrov komunikácie. Návrh bol spracovaný v rámci daných priestorových možností nakoľko komunikácia v danom úseku prechádza pomedzi zástavbu a súkromné parcely, do ktorých nie je možné zasiahnuť.

Celá stavba bude odovzdaná do užívania ako jeden celok.

Navrhované etapy výstavby

Nakoľko sa jedná o rekonštrukciu cesty I/65 (výstavba oporného múru), mostu, priepustov, bezpečnostných zariadený je potrebné výstavbu rozdeliť na viacero etáp, presný postup výstavby a jednotlivé etapy.

Členenie stavby po stavebných objektoch:

- D 101 – D 101 Cesta I/65, km 0,000 - KÚ (KS 2111)
- D 102 – Cesta I/65, km -0,133- 0,000 (KS 2111)
- D 201 – Most ev.č. 65-072 ponad Toliarský potok (KS 2141)

Hlavné stavebné práce ako aj sanácia zosuvu a výstavba nového oporného múru sú súčasťou stavebného objektu D 101. Na trase sú navrhnuté dva priepusty, obidva sú rovnako súčasťou D 101 – Cesta I/65. Výstavba jednotlivých úsekov cesty I/65 nie je navzájom podmienená, výstavba mosta D 201 musí byť realizovaná spolu s výstavbou objektu D 102, s ktorým priamo súvisí.

Nasledovný postup výstavby:

Etapa 0 – prípravné práce. Obsahovali by zriadenie staveniska, rozostavenie PDZ pre etapu č. 1 a celoplošné frézovanie krytu v riešenom úseku. Frézovanie bude prebiehať kontinuálne, pričom dĺžka pracovného úseku bude do 50 m. Doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu striedavo a bude riadená poverenými pracovníkmi stavby.

Etapa 1 – Realizácia oporného múru vľavo. Pri realizácií bude doprava vedená v jednom jazdnom pruhu po pravej strane vozovky. Doprava bude riedená prenosným dopravným značením –

svetelnou signalizáciou. Celý oporný múr bude zrealizovaný v jednej etape. Dĺžka staveniska bude cca 100 m. V rámci etapy bude zrealizovaná ľavá časť priepustu v km 0,251.

V etape 1 je možne začať s výstavbou mostného objektu. Most bude realizovaný pri dopravnom obmedzení, keď doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu v strede vozovky. Uvažovaný je stavebný záber na dĺžku cca 30 m. Vzdialenosť medzi staveniskom mosta a staveniskom múru je cca 250 m. V tomto úseku bude doprava vedená v plnom profile cesty I/65.

Etapa 2 – V etape bude dokončená celá ľavá strana komunikácie v riešenom úseku. Etapa nastane po dokončení výstavby oporného múru a mostného objektu. Z hľadiska postupu prác bude zhotoviteľ postupovať jedným stavebným záberom dĺžky do 100 m, ktorý sa bude posúvať smerom od konca úseku po mostný objekt 201, ktorý je na samom začiatku stavebných úprav cesty I/65.

Etapa 3 – Práce budú preložené na pravú polovičku komunikácie a doprava bude vedená po už zrealizovanej (opravenej) časti cesty I/65. Práce budú rovnako ako v etape 2 prebiehať postupne od konca úseku smerom ku začiatku. Doprava bude riadená svetelnou signalizáciou. Dĺžka pracovného kroku bude max. 100 m.

Etapa 4 – V etape 4 bude na celom úseku odstránené stavenisko. Bude zrealizovaný kryt vozovky a bude vyhotovené dopravné značenie. Doprava bude vedená v jednom jazdnom pruhu striedavo a bude riadená poverenými pracovníkmi stavby. Dĺžka pracovného úseku bude stanovená podľa potreby, maximálne však 200 m.

Pri všetkých etapách bude zachovaná prejazdná šírka minimálne 3,0 m. Doba dopravných obmedzení je navrhovaná na 10 mesiacov.

Existujúca komunikácia

Komunikácia nikdy nebola budovaná ako cesta I. triedy. Prechádza v danom území v odreze vo svahu pozdĺž rieky Turiec, ktorá tečie na dne údolia. V priečnom smere terén po celej dĺžke úseku na ľavej strane klesá smerom ku rieke, na pravej strane stúpa smerom ku hrebeňu. Rieka Turiec je vzdialená od komunikácie vodorovne cca 80 m (minimálne cca 35) a výškovo - cca 15 m.

V úseku, kde komunikácia prechádza zastavaným úsekom obce je cestný pozemok lemovaný súkromnými pozemkami. V tejto časti sa nachádza viacero súkromných nehnuteľností, ktoré sú umiestnené nad aj pod komunikáciou (v priečnom smere). Súkromné pozemky, ktoré k týmto domom prislúchajú sú oplotené, pričom oplotenie je vo väčšine prípadov tesne pri komunikácií – cestný pozemok je veľmi úzky. Stavbou sa do týchto pozemkov nezasahuje, výnimku tvorí parcela 79/2 (za mostom 201 vľavo) kde je potrebné vybudovať nový oporný múr na hranici pozemku cesty. V úseku od km 0,090 – km 0,140 je po pravej strane komunikácie oplotenie cintorínu – stavbou sa do oplotenia nezasahuje.

Cesta je od ZÚ po km cca 0,330 vedená v intraviláne obce Turček. Krátky úsek od km 0,330 – KÚ (km 0,370 31) sa nachádza v extraviláne obce.

Existujúca komunikácia je asfaltová a nespĺňa parametre cesty I. triedy. Komunikácia cez dané územie prechádza pomerne priamo v smere z juhu na sever. Z hľadiska smerového sa na danom úseku nachádza celkovo až šesť smerových oblúkov s polomermi od 150 do 1000 m.

Z výškového hľadiska cesta od začiatku úseku stúpa po staničenie -0,01962 v sklone 6,35 %, nasleduje pomerne vodorovný úsek keď komunikácia stúpa sklonom 0,3% po km. 0,079 61. Od tohto bodu po koniec úseku klesá pričom maximálny pozdĺžny sklon je -2,40 %. Medzi staničením cca 0,225 – KÚ (0,370 31) sa nachádza z výškového hľadiska zvlnenie trasy, ktoré bude v rámci stavby vyrovnané – nahradené priamym úsekom v klesaní -0,94%. Z hľadiska klopenia komunikácia kopíruje smerové vedenie.

Šírka existujúcej komunikácie je vzhľadom na parametre cesty I. triedy nedostatočná. Komunikácia na začiatku úseku šírku (spevnená časť) 7,2 m, v mieste mosta cez Toliarský potok je

šírka komunikácie 7,0 m, v mieste navrhovaného oporného múru je to cca 6,9 m a na konci úseku 7,0 m.

Po pravej strane komunikácie terén stúpa do svahu, nachádza sa tu priekopa. Šírka krajnice je nedostatočná a v úsekoch popri zástavbe je hneď na hranici spevnenia oplotenie súkromných pozemkov. Po ľavej strane je osadené cestné zvodidlo s úrovňou zadržania H1. Toto je v úseku od km cca 0,012 50 po KÚ. Cestné zvodidlo NH4/H1 pokračuje aj za koncom úseku stavby. V mieste zosuvu bolo zvodidlo poškodené, nahradené bolo zvodidlom s úrovňou zadržania H2, šírka krajnice je však v tomto úseku nedostatočná pre plnú funkčnosť takéhoto zvodidla

Priekopy a odvodňovacie zariadenia sú nedostatočné. Po celej dĺžke trasy sa na pravej strane nachádza priekopa, ktorá má nedostatočnú šírku a hĺbku. Dna priekop sú zanesené a špinavé, odtok vody je obmedzený. V miestach vjazdov je priekopa prerušená bez priepustov, ktoré by prevádzali vodu popod vjazdy. V km 0,018 25 sa nachádza existujúci priepust, ktorý je iba čiastočne funkčný a na vtoku aj výtoku má rozpadnuté čelá.

Mostný objekt a Toliarský potok

Pôvodný most bol postavený v roku 1970. Existujúci most (ev.č. 56-072, ID M6288) má založenie pravdepodobne plošné, opory sú nízke betónové. Opory sú tvorené základom, driekom, úložným prahom a krátkymi rovnobežnými krídlami.

Nosná konštrukcia je tvorená 16-timi nosníkmi typu Hájek. Nosníky sú položené na úložných prahoch na vrstve lepenky a navzájom prepojené monolitickou dobetonávkou. V čase vizuálnej obhliadky mosta boli štyri nosníky na ľavej strane NK a dva nosníky na pravej strane NK vo veľmi zlom technickom stave nakoľko bola miestami odhalená výstuž a prepojenie dobetonávkou bolo takmer rozpadnuté. Dĺžka nosníkov je 4,75 m, výška 0,28 m – jedná sa o štandardné katalógové rozmery. Na nosníkoch je vytvorený vyrovnávací spádový betón, ktorý slúži ako podklad pre vozovku.

Most nemá ložiská, nemá mostné závery ani odvodňovače. Mostný zvršok je tvorený ŽB rímsami, do ktorých sú zabetónované dvojmadlové oceľové zábradlia. Vozovka je asfaltová a má nadmernú hrúbku. Na pravej rímse sa nachádza chránička nezisteného pôvodu. Komunikácia prechádza mostom v priamej a miernom stúpaní. Šírka komunikácie na moste je 7,1 m medzi obrubami.

Priestor pod mostom je spevnený vyliatym betónom a kameňom osadeným do betónu. V čase obhliadky bol prietok Toliarskeho potoka iba minimálny, rádovo len niekoľko litrov za sekundu.

Terén okolo mosta je neupravený. Všetky časti mosta sú pôvodné, na moste bola v minulosti robená stavebná údržba vo forme dobetonávky spodnej časti opory 1, pravdepodobne kvôli vymývaniu opory.

Na moste sa vyskytujú nasledovné poruchy, ktoré sa stavbou odstraňujú:

- Mostné zábradlia (bezpečnostné zariadenia) sú nevyhovujúce.
- Rímsy sú úplne zdegradované, miestami je odhalená betonárska výstuž. Nespĺňajú požiadavky na kotvenie.
- Vozovka mosta je v zlom stave, odvodnenie vozovky je nefunkčné, nachádzajú sa v nej trhliny.
- Nosníky typu Hájek, ktoré tvoria nosnú konštrukciu mosta sú zväčša v pomerne dobrom stave. Štyri ľavé krajné nosníky a dve pravé krajné nosníky sú vo veľmi zlom stave a sú výrazne viac poškodené ako vnútorné. Poškodenie nosníkov spočíva v odhalení betonárskej výstuže a jej následnou koróziou.

- V rámci stavby bude opadávajúca krycia vrstva otryskaná, mechanicky očistená a sanovaná podľa výkresu sanácií.
- Opory, úložné prahy sú v stave, ktorý zodpovedá ich veku. V minulosti bola realizovaná stavebná údržba vo forme dobetonávky spodnej časti opory 1, pravdepodobne kvôli vymývaniu opory.
- Dno potoka tvorené z kameňa osadeným do betónu bude vybraté a vyčistené.

Toliarský potok preteká popod mostný objekt neupravenom (neregulovanom koryte). Normálna hladina vody v koryte pod mostom je na úrovni cca 0,1 m. Dno je pod mostom široké cca 3,45 m. Dno potoka je spevnené vyliatym betónom a kameňom osadeným do betónu. Nový most bol posudzovaný a navrhovaný na 100-ročný prietok. Most na prevedenie daného prietoku vyhovuje s rezervou minimálne 0,75 m pod spodným okrajom NK.

Celkový rozsah stavby:

Základné parametre stavby sú nasledovné:

Kategória komunikácie:	MZ 13,5/50 - redukovaná
Šírka vozovky (základná):	7,50 m
DĺŽka staničenia komunikácie:	504,0 m
Počet križovatiek:	0
Počet mostov:	1
DĺŽka mostov:	35,80 m
Plocha asfaltových vozoviek:	3646 m^2
Plocha chodníkov:	0
Plocha NK mostov:	28,6 m^2
Doba výstavby: Predpokladaná doba výstavby	10 mesiacov.
Predpokladaná doba dopravných obmedzení je	10 mesiacov.

Stavba objektu
D 101 – Cesta I/65, km 0,000 – KÚ (KS 2111)

Objekt začína v kilometrovníkom staniční cesty I/65 v km 99,668 a končí v km 100,038. Daný úsek sa nachádza v intraviláne a čiastočne v extraviláne obce Turček. Stavba sa nachádza v čiastočne zastavanom území. Územie má horský charakter. Naprieč trasou cesty tečie Toliarský potok, v miestach kríženia je navrhnutá rekonštrukcia existujúceho mostu samostatný objekt. Na trase sa nachádza 1 priepust, u ktorého je navrhnutá úplná rekonštrukcia.

Stavbou sa mení smerové aj výškové vedenie komunikácie, k úprave dochádza v úseku od km 0,082 50 po koniec úpravy. Šírka jazdných pruhov cesty sa nemení ostáva zachovaná 3,25 m (pôvodná aj navrhovaná), šírka nespevnenej krajnice je miestami premenlivá – v miestach doplnenia zvodidiel je rozšírená. V rámci úpravy odvodnenia je navrhnutý nový priepust v km 0,251. V km 0,164 63 – 0,251 je navrhnutý oporný múr na podopretie vozovky v ľavom jazdnom pruhu smer Turčianske Teplice.

Hlavné parametre objektu:

Kategória:	MZ 13,5/50
Cestné staničenie:	km 99,668 – 100,038
Celková dĺŽka úpravy:	370,31 m

Šírka jazdných pruhov:	2x 3,25 m
Smerové oblúky:	R min = 150 m, R max = 1000 m
Výškové oblúky vyduté:	R =4100 m
Výškové oblúky vypuklé:	R =1000 m
Pozdĺžny sklon:	s min= 0,30 %, s max=- 2,40 %
Priečny sklon:	základný 2 %, max. jednostranný 4 %

Odvodnenie a priečny sklon

Pre zlepšenie odtekania vody bude, v časti zachovanej existujúcej vozovky, frézovaním s následnou obnovou povrchu vozovky dosiahnutý požadovaný priečny sklon a budú vyrovnané nerovnosti na povrchu vozovky, ako vyjazdené koľaje a lokálne poklesy. Súčasťou rekonštrukcie cesty sú prečistenia a prehĺbenia zanesených cestných priekop, výmena rigolov, dlažby, zarezanie dosypanie a vyčistenie cestných krajníc z dôvodu lepšieho odtekania povrchových vôd z povrchu samotnej vozovky a rekonštrukcia priepustov. Zarezanie nespevnených krajníc bude do priečneho sklonu 8,0 %, v prípade násypového svahu realizované až po hranu svahu. Nespevnené krajnice budú dosypané štrkodrvou fr. 0-22. Navrhovaný systém odvodnenia povrchových vôd z cesty I/65 je kombináciou existujúceho spôsobu odvodnenia s novým návrhom.

V rámci rekonštrukcie existujúceho odvodnenia je navrhnuté vybúranie existujúceho priepustu DN 600 v km 0,018 25 a jeho kompletná výmena. Na vtoku, vpravo v smere staničenia, je kalová jama do ktorej je zaústený žľab navrhnutý pozdĺž cesty vpravo, ako prídlažba s obrubníkom. V km 0,06910 je úžľabie odkiaľ tečie voda do spevnenej priekopy pozdĺž cesty do novo navrhovaného priepustu DN 600 v km 0,251 prevádzajúceho vodu popod cestu I/65, zaústeného do miestneho potoka priekopou dĺžky 81 m.

Voda z vozovky za priepustom pokračuje ďalej spevnenou priekopou, cez priepust DN 600 pod zjazdom v km 0,336, následne spevnenou priekopou do konca úpravy, plynule napojenou na existujúcu nespevnenú priekopu zaústenú do priepustu popod cestou I/65 v neriešenom úseku.

Existujúca spevnená priekopa nachádzajúca sa za vjazdom na miestny cintorín, až do konca úseku, je navrhnuté jej odstránenie a výstavba novej priekopy spevnenej tvarovkou TBM a betónovou prídlažbou. Tvarovky budú osadené do betónu. Zároveň navrhnutý podzemný trativod po celej dĺžke objektu na začiatku staničenia uložený pod žľabom, následne bude umiestnený priamo pod priekopou a nespevnenou krajnicou.

Po ľavej strane vozovky je odvodnenie zabezpečené v úseku 0,01350 – 0,06910 žľabom z prídlažby s obrubníkom, následne vedeného pozdĺž vjazdu v km 0,00750 do betónového žľabu umiestneného naprieč vjazdom, slúžiacim na prevedenie vody z priepustu km 0,01825 do existujúcej priekopy. V ostatnej časti je voda odvedená voľne do terénu, cez teleso násypového svahu, prípadne do pravostrannej spevnenej priekopy.

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Vychádza z existujúceho vedenia cesty. K úprave dochádza v úseku od km 0,082 50 po koniec úpravy. Trasa je mierne odklonená do zárezu existujúceho svahu, smerom od parcely knc č, 104, Celková dĺžka úpravy objektu D 101 je 370,031 m. Celková úprava cesty I/65 je 503,86 m.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/65.

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

- s_{min}= 0,3 %,
- s_{max}= - 2,40 %

Výškové oblúky sú navrhnuté v rozmedzí:
Výškový oblúk vydutý: R = 4100 m
Výškový oblúk vypuklý: R = 1000 m

Šírkové usporiadanie

Existujúca komunikácia zodpovedá kategórií MZ 13,5/50 - redukovaná. Tomu odpovedá aj jej šírkové usporiadanie:

- šírka jazdného pruhu a = 2 x 3,25 m
- šírka vodiaceho prúžku v = 2 x 0,25 m
- šírka spevnenej krajnice c = 2 x 0,25 m
- šírka nespevnenej krajnice e = 2 x 0,50 m
- voľná šírka 8,50 m

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 priľahlej vozovky o 30 mm.

Konštrukcia vozovky

V mieste výmeny krytu vozovky so zosilnením oceľovou sieťou 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 50 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m^2
asfaltový emulzný mikrokoberec	EM 8-II	20 mm
výstužná dvojzákrutová oceľová sieť		
Spolu		**do 110 mm**

V mieste novej konštrukcie vozovky v tomto zložení:

Konštrukcia plnej vozovky:

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	50 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m^2
asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu	ACp 22-II	90 mm
infiltračný postrek katiónaktívny emulzný	PI CB	0,8 kg/m^2
cementom stmelená zmes	CBGM $_{5/6}$	200 mm
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	D 0-63	200 mm
Spolu min.		**580 mm**

Súčasťou stavby je aj spevnenia nájazdov na súvisiace poľné cesty (vjazdy) navrhnuté je spevnenie existujúcich vjazdov na šírku 2,0 m.

Prehľad vjazdov:

- vjazd v km 0,007 ľavostranný

- vjazd v km 0,089 50 ľavostranný
- vjazd v km 0,090 pravostranný, cintorín
- vjazd v km 0,175 ľavostranný
- vjazd v km 0,175 pravostranný, zatrubnenie priekopy DN600, Žb rúra

V mieste spevnenia vjazdov je konštrukcia v tomto zložení:
Vyrovnanie podkladu

Konštrukcia vozovky v mieste spevnenia vjazdu:

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	50 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m^2
vyrovnávacia nestmelená vrstva zo štrkodrviny prem. hr.	ŠD 0-63	
vyrovnanie podkladu pre budovanie konštrukcie vjazdu		
Spolu		**min 90 mm**

Nespevnené krajnice je navrhnutá :

štrkodrvina fr. 0-22	hr. 100 mm

Násypové svahy zemného telesa sú 1:2 a v mieste napojenia nového zemného telesa na súčasné svahy telesa je táto hodnota premenná. Svahy násypov a výkopov sa zahumusujú (+hydroosev) v hr. 0,15 m.

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

Priepusty

Celkovo sú v návrhu 3 priepusty.

Priepust v km 0,018 25 (ID P12013)

Jedná sa o existujúci ŽB rúrový priepust DN 600 mm. Dĺžka priepustu je 8,5 m. Stav priepustu je zlý. Potrubia na vtoku a výtoku sú rozpadnuté a zarastené, betón je zvetraný, potrubie je zanesené a čiastočne prepadnuté. Celý priepust bude vybúraný a nahradený novou konštrukciou.

Nový priepust bude predĺžený na dĺžku 10,68 m z dôvodu iného riešenia ukončení potrubí. Priepust bude tvorený novým korugovaným potrubím z HDPE plastu DN 600 mm. Potrubie bude uložené na podklad zo štrkodrviny hr. 350 mm a obsypané štrkopieskom hr. 150 mm. Pozdĺžny sklon priepustu bude 5,0 %.

Stavba bude prebiehať po polovičkách pri zúžení dopravy do jedného jazdného pruhu. Na strane vtoku aj výtoku je navrhnuté dosypanie svahu komunikácie.

Na vtoku potrubia bude vybudovaná kalová jama rovnobežne s osou vozovky, ktorej rozmery sú 1,3 x 1,5 m výšky 2,3 m o hrúbkach stien 0,25 m. Kalová jama bude vybudovaná na vrstve vyrovnávajúcej štrkodrviny fr. 0-64 mm hr. 200 mm a vrstve podkladného betónu hr. 100 mm. Na kalovej jame sa bude po celom jej obvode nachádzať oceľové zábradlie výšky 1,1 m. Do vtoku jamy sa budú napájať priekopy vyhotovené z tvaroviek TBM 1-60 do betónu hr. 100 mm. V kalovej jame budú inštalované oceľové stupačky s pogumovaním. V okolí kalovej jamy na strane vozovky bude opevnený terén lomovým kameňom hrúbky 200 mm osadeným do podkladného betónu hr. 100 mm s vytretím škár o rozmeroch 2,5 m x 0,85 m. Čelo na výtoku potrubia bude mať vybudované nové betónové základy s rozmermi 0,8 m x 0,6 m o dĺžke 6,0 m, ktoré sa vyhotovia na vrstve

vyrovnávajúcej štrkodrviny fr. 0-64 mm hr. 200 mm a vrstve podkladného betónu hr. 100 mm. ŽB čelo bude šikmé na os vozovky a má navrhnuté rozmery 0,4 x 1,37 m. Na výtoku sa bude nachádzať vývarisko o rozmeroch 0,8 m x 0,8 m opevnené lomovým kameňom hrúbky 200 mm osadeným do podkladného betónu hr. 100 mm s vytretím škár. Pozdĺž čela sa bude nachádzať odvodňovací žľab z betónových tvaroviek dĺžky 7,0 m, ktorý bude slúžiť na odvodnenie vozovky. Odvodnenie vozovky bude realizované prostredníctvom priečneho sklonu vozovky a 2 ks cestných obrubníkov. Z vývariska bude slúžiť na odvedenie vody odvodňovací žľab DN 300 chránený krycím roštom osadený do betónového lôžka.

Priepust v km 0,250 99

Novonavrhovaný priepust bude mať dĺžku potrubia 9,5 m. Bude tvorený korugovaným potrubím z HDPE plastu DN 600 mm. Pozdĺžny sklon priepustu bude 1%. Na vtoku je navrhnutá kalová jama. Kalová jama bude mať rozmery 1,0 x 1,0 m, výška 2,211 m. Steny kalovej jamy budú hrúbky 200 mm. Dno kalovej jamy hrúbky 300 mm bude opevnené lomovým kameňom hr. 200 mm osadeným do podkladového betónu hr. 100 mm. Kalová jama bude vybudovaná na podkladovom betóne hr. 100 mm. Do kalovej jamy bude zaústená cestná priekopa. Cestná priekopa bude dláždená tvarovkami TBM 1-60 do betónu hrúbky 100mm. Po celom obvode kalovej jamy bude osadené jednoduché dvojmadlové zábradlie výšky 1,1 m a krycia mreža z kompozitného materiálu. Na výtoku je navrhnuté železobetónové čelo, rovnobežné s vozovkou. Do čela bude ukotvená rímsa. Rímsa bude železobetónová šírky 0,8 m. Dĺžka rímsy bude 4,0 m. Rímsa bude spádovaná v sklone 4 % ku vozovke, obruba rímsy bude 150 mm. Do rímsy bude kotvené nové zábradelné zvodidlo (pre extravilán) s úrovňou zadržania min. H2. Potrubie bude uložené na podklad zo štrkodrviny hr. 300 mm a obsypané štrkopieskom. Hĺbka zakladania bude 1,0 m. Základy budú mať rozmery 1,450 m x 0,6 m a dĺžku 4 m. Okolie okolo čela na výtoku bude opevnené lomovým kameňom hrúbky 200 mm osadeným do podkladného betónu hr. 100 mm s vytretím škár. Úprava bude realizovaná min. 0,5 m okolo betónových konštrukcií. Na strane výtoku sa nachádza priekopa. Táto bude dláždená tvarovkami TBM 1-60 do betónu hrúbky 100mm na dĺžke 2,4 m. Opevnené lomovým kameňom bude aj okolie priekopy min. 0,5 m okolo betónových tvárnic. Priekopa ďalej pokračuje ako trojuholníková nespevnená priekopa so sklonom svahu 1:2. Priekopa je hlboká 0,4 m.

Priepust pod zjazdom v km 0,336 50

Nový priepust slúžiaci na prevedenie vody v existujúcej upravenej priekope, vedený pod zjazdom. Nový priepust bude dĺžky 7 m. Priepust bude ŽB rúrový DN 600 mm. Potrubie bude uložené na podkladový betón, obetónované a zasypané. Pozdĺžny sklon priepustu min. 0,5 %.

Okolie čela na vtoku aj výtoku bude opevnené lomovým kameňom hrúbky 200 mm osadeným do podkladného betónu hr. 100 mm s vytretím škár. Úprava bude realizovaná min. 0,5 m okolo betónových konštrukcií.

Oporný múr v km 0,184 61

V staničení od km 0,184 61 do km 0,249 01 je navrhnutý po pravej strane jednoduchý oporný múr založený na so železobetónovou rímsou v korune rovnako. Oporný múrik má šírku 1,0 m a výšku max. 1 628 mm (priemerne 1 470 mm). Múr je situovaný pozdĺž komunikácie pričom tvorí jej krajnicu. Múr je tvorený z celkovo šiestich dilatačných celkov dĺžok 12,0 + 12,0 + 12,0 + 12,0 + 12,0 + 4,5 m. Celková dĺžka múru je v líci 67,7 m. Horná plocha múru je v priečnom smere vybetónovaná v sklone 4,0 % smerom k vozovke.

V pozdĺžnom smere kopíruje niveletu cesty I/65. Medzi vozovkou a telesom múru bude vyhotovená trvalopružná asfaltová zálievka (20 / 50 mm). V hornej ploche oporného múru bude kotvená železobetónová rímsa širky 800 mm, do ktorej bude kotvené oceľové zábradelné zvodidlo

s úrovňou zadržania H2. Rímsa bude vyhotovená so sklonom 4,0% smerom k obrube. Dĺžka rímsy je rovnaká ako dĺžka oporného múru a to 67,5 m.

Základová škára je vodorovná odskakovaná je po jednotlivých dilatačných celkoch tak, aby bolo stále dodržané krytie konštrukcie terénom. Pod oporným múrom bude vyhotovená vrstva podkladného betónu hr. 100 mm.

Mikropilóty

Oporný múr je navrhnutý ako železobetónový výšky 1,70 m, ktorý je podchytený dvoma radami mikropilót. Vzájomná vzdialenosť mikropilót je 1,5 m v pozdĺžnom smere v jednom rade a 0,50 m v priečnom smere muru, pričom rady mikropilót sú navzájom prestriedané. Mikropilóty sú navrhnuté do vrtu Φ156 mm s výstužnou rúrkou Φ108/16 mm z ocele S 355, s dĺžkou koreňovej časti 4,0 m.

Stabilizácia ľavostrannej krajnice

Pozdĺž ľavostrannej krajnice v staničení od km 0,040 – km 0,0730 (dĺžka 33 m) je navrhnutá úprava krajnice pomocou prefabrikovaných výstužných blokov. Úprava z blokov je navrhnutá v konštatntnej výške 2*0,73 m = 1,46 m. Jednotlivé bloky sa budú ukladať vodorovne, pričom vodorovné škáry budú priebežné po celej dĺžke násypu. Vystužený svah bude založený na podkladnom štrkovom vankúši. Hrúbka vankúša je min. 300 mm.

Záchytné a bezpečnostné zariadenia

Vystužená krajnica je v rozsahu km 0,040 – 0,073. Všetky jednostranné oceľové zvodidlá budú mať úroveň zachytenia H1, začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými prípadne, vo výnimočných stiesnených pomeroch krátkymi výškovými nábehmi. Vymenené zvodidlá sa plynulo napoja na jestvujúce. Hrúbka plechu zvodnice 4 mm. Výška stĺpikov 1,5 m. V mieste oporného múru je navrhnuté zábradlové zvodidlá úroveň zachytenia H2.

Na riešenom úsek 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.

Zemné a búracie práce

Pri stavebných prácach sa s realizáciou zemných prác uvažuje predovšetkým pri výstavbe priepustov, pri oprave krajnice a v úsekoch kde dochádza ku výmene celej konštrukcie vozovky vrátane podložia.

Materiál získaný pri čistení krajníc, komunikácie a cestných priekop bude naložený na dopravný prostriedok a odvezený na najbližšiu skládku s možnosťou uskladnenia.

Po vybudovaní konštrukcie vozovky sa pristúpi ku vybudovaniu zemnej krajnice z nezamŕzavého materiálu a následne po vykonaní stavebných prác bude násypový svah v potrebnej miere zahumusovaný tak, aby bol plynule napojený na okolitý terén.

Postup výstavby

Výstavba bude prebiehať vo viacerých etapách, postupne v nasledovných krokoch:

1. Etapa 1: Frézovanie krytu vozovky
2. Vybúranie celej konštrukcie vozovky v určenom rozsahu, tak aby bola zachovaná šírka potrebná na prejazd v jednom jazdnom pruhu po moste, trasa cesty I/65 bude prejazdná v 1 jazdnom pruhu počas výstavby
3. Výstavba časti mostného objektu a oporných múrov
4. Vyrovnanie podložia (aktívnej zóny)

5. Pokládka konštrukčných vrstiev vozovky bez krytu
6. Prevedenie dopravy na novovybudový jazdný pruh
7. Etapa 2: Vybúranie zostávajúcej celej konštrukcie vozovky v určenom rozsahu
8. Dostavba mostného objektu
9. Zrezanie existujúcich krajníc
10. Osadenie zvodidiel a smerových stĺpikov
11. Pokládka ložnej vrstvy krytu nad mostom
12. Pokládka obrusnej vrstvy v celom úseku, v jednom celku
13. Dosypanie krajníc v celom úseku

D 102 - Cesta I/65, km – 0,133 - 0,000 – (KS 2111)

Objekt začína v kilometrovníkom staniční cesty I/65 v km 99,534 a končí v km 99,668. Daný úsek sa nachádza v intraviláne a čiastočne v extraviláne obce Turček. Stavba sa nachádza v zastavanom území. Na trase sa nachádza 1 priepust pod vjazdom v km – 0,074 50.

Stavbou sa nemení smerové aj výškové vedenie komunikácie. Šírka jazdných pruhov cesty sa nemení ostáva zachovaná 3,25 m (pôvodná aj navrhovaná), šírka nespevnenej krajnice je miestami premenlivá – v miestach doplnenia zvodidiel je rozšírená. V rámci mostného objektu je navrhnutý oporný múr na podopretie vozovky v ľavom jazdnom pruhu smer Turčianske Teplice. Je navrhnuté presunutie vstupnej bránky k domu na parcele ckn 79/1 o cca 30 m, s úpravou vchod k domu.

Objekt rieši úsek na ceste I/65 obec Turček v ckm 99,534 =ZÚ km -0,133 55 – ckm 99,668= km 0,000 00. Celková dĺžka úseku je 133,55 m.

Hlavné parametre objektu

Kategória:	MZ 13,5/50
Cestné staničenie:	km 99,534-99,668
Celková dĺžka úpravy:	133,547 m
Šírka jazdných pruhov:	2x 3,25 m
Smerové oblúky:	R min = 150 m, R max = 1000 m
Výškové oblúky vyduté:	R =4100 m
Výškové oblúky vypuklé:	R =1000 m
Pozdĺžny sklon:	s_{min}= 0,30 %, s max=- 2,40 %
Priečny sklon:	základný 2 %, max. jednostranný 4 %

Odvodnenie a priečny sklon

Pre zlepšenie odtekania vody bude, v časti zachovanej existujúcej vozovky, frézovaním s následnou obnovou povrchu vozovky dosiahnutý požadovaný priečny sklon a budú vyrovnané nerovnosti na povrchu vozovky, ako vyjazdené koľaje a lokálne poklesy. Súčasťou rekonštrukcie cesty sú prečistenia a prehĺbenia zanesených cestných priekop, výmena rigolov, dlažby, zarezanie dosypanie a vyčistenie cestných krajníc z dôvodu lepšieho odtekania povrchových vôd z povrchu samotnej vozovky a výstavba nového priepustu prevádzajúceho vodu v cestnej priekope popod zjazd v km -0,07450. Zarezanie nespevnených krajníc bude do priečneho sklonu 8,0 %, v prípade násypového svahu realizované až po hranu svahu. Nespevnené krajnice budú dosypané štrkodrvou fr. 0-22. V km -0,012 80 až po kalovú jamu priepustu v km 0,01825 (D101) je navrhnutý trativod s napojením na túto kalovú jamu je vedený v 0,5% protisklone cesty, tak aby ho bolo možné zaústiť do predmetného priepustu. V km -0,012 80 až po priepust v km 0,18 25 je navrhnutý pozdĺž cesty vpravo odvodňovací žľab, ako prídlažba z obrubníkom s prevýšeným 15 cm, dĺžky 30 m. Žľab je

zaústený do betónového odvodňovacieho žľabu s mrežou, zachytávajúceho a prevádzajúceho vodu cez zjazd v km -0,018. Vyústenie žľabu je opevnené na šírke min. 0,5 m, do nespevnenej cestnej priekopy pozdĺž cesty I/65.

V úseku medzi zjadzami v km -0,018 a -0,074 50 je navrhnuté spevnenie nespevnenej krajnice prídlažou opretou do cestného obrubníka zapusteného na 0,00 m v sklone 8 % cez ktorú je zabezpečené odvedenie vody z povrchu vozovky do cestnej priekopy. Popod vjazd v km -0,075 50 je priekopa prevedená prepustom DN 600 zo ŽB rúry. Na vtoku a výtoku je dno priekopy spevnené priekopovou tvárnicou na dĺžke 1,5 m. Priekopa je vyústená do úpravovaného spevneného svahu Toliarského potoka. Po ľavej strane vozovky je odvodnenie v mieste oporného múru zabezpečené uličným vpustom v km -0,103 98 zaústeným do Toliarského potoka.

Priestorové usporiadanie a smerové vedenie cesty

Celková dĺžka úpravy je 133,547 m. Celková úprava cesty I/65 je 503,86 m.

Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je limitované existujúcou cestou I/65.

Výškové polygóny v úseku ZÚ – km 0,000 sú navrhnuté v rozpätí:

- s_{min}= 0,3 %,
- s_{max}= 6,35 %

Výškové oblúky sú navrhnuté v rozmedzí:

- Výškový oblúk vydutý: R = 300 m
- Výškový oblúk vypuklý: R = 900 m

Šírkové usporiadanie

Existujúca komunikácia zodpovedá kategórii MZ 13,5/50 - redukovaná.

šírka jazdného pruhu	a = 2 x 3,25 m
šírka vodiaceho prúžku	v = 2 x 0,25 m
šírka spevnenej krajnice	c = 2 x 0,25 m
šírka nespevnenej krajnice	e = 2 x 0,50 m
voľná šírka	**8,50 m**

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 priľahlej vozovky o 30 mm.

Konštrukcia vozovky

V mieste výmeny krytu vozovky so zosilnením oceľovou sieťou 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 50 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný PS	PMB	0,50kg/m^2
asfaltový emulzný mikrokoberec	EM 8-II	20 mm
výstužná dvojzákrutová oceľová sieť		
Spolu		***do 110 mm***

Na stavbe je navrhnutá aj plná konštrukcia vozovky. V týchto miestach bude najskôr frézovanie pôvodnej vozovky a dobúranie jej konštrukčných vrstiev. Následne dôjde ku jej obnove. Jedná sa o úsek v km 0,8520 po koniec úpravy km 0,370 31.

Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako polotuhá, asfaltová, pre dopravné zaťaženie I. triedy v tomto zložení:

Konštrukcia plnej vozovky:

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	50 mm
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS PMB	0,50 kg/m^2
asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu	AC$_p$ 22-II	90 mm
infiltračný postrek katiónaktívny emulzný	PI CB	0,8 kg/m^2
cementom stmelená zmes	CBGM 5/6	200 mm
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 0-63	200 mm
Spolu		***min. 580 mm***

Priepusty

Priepust pod zjazdom v km -0,074 50. Nový priepust slúžiaci na prevedenie vody v existujúcej upravenej priekope, vedený pod zjazdom. Bude dĺžky 7 m. Priepust bude ŽB rúrový DN 600 mm. Potrubie bude uložené na podkladový betón, obetónované a zasypané. Pozdĺžny sklon priepustu min. 0,5 %.

Okolie čela na vtoku aj výtoku bude opevnené lomovým kameňom hrúbky 200 mm osadeným do podkladného betónu hr. 100 mm s vytretím škár. Úprava bude realizovaná min. 0,5 m okolo betónových konštrukcií.

Záchytné a bezpečnostné zariadenia

Všetky jednostranné oceľové zvodidlá budú mať úroveň zachytenia H1, začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými prípadne, vo výnimočných stiesnených pomeroch krátkymi výškovými nábehmi. Vymenené zvodidlá sa plynulo napoja na jestvujúce. Z priestorových dôvodov sú zvodidlá v blízkosti vjazdov zatočené do vjazdov s použitím krátky výškových nábehov.

D 201 - Most ev. č. 65-072 ponad Toliarsky potok

Účelom navrhovaných stavebných prác je rekonštrukcia existujúceho mostného objektu ponad Toliarský potok. Dôvodom navrhovaných stavebných prác je veľmi zlý stav existujúceho mosta.

Základné údaje o moste

Druh prevádzanej komunikácie	cesta prvej triedy I/65
Prekážka	vodný tok - Toliarsky potok
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	horná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	smerovo v priamej, výškovo v stúpaní

Situatívne usporiadanie	šikmý most, vzhľadom na prekážku
Hmotná podstata	masívny
Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	konštrukčná oceľ, presýpaný
Východzia charakteristika	klenbový
Konštrukčné usporiadanie prieč. rezu kom.	otvorene usporiadaný
Obmedzenie voľnej výšky na moste	voľna výška neobmedzená
Počet dilatačných celkov	1
DÍžka premostenia (svetlá šírka zatrubnenia)	šikmá 2,569 m, kolmá 2,300 m
Rozpätie	šikmá 3,350 m, kolmá 3,000 m
DÍžka mosta	35,8 m
Šikmosť mosta šikmý,	63.56°
Šírka spevnenej časti vozovky	7,5 m
Šírka medzi zvodidlami	7,5 m
Šírka ríms na moste	ľavá 0,80 m, pravá 2,50 m
Šírka chodníka	1,75 m
Celková šírka	10,3 m
Výška mosta nad terénom	2,8 m
Stavebná výška mosta	0,4 m
Plocha NK mosta	28,6 m^2
Zaťaženie mosta	normová

Stavebné jamy

Stavebné jamy budú realizované za existujúcimi oporami pozdÍž krídiel a pre zakladanie mosta ako nepažené. Maximálna hÍbka výkopu je 3,5 m alebo 1,0 m pod dno potoka. Sklony svahov budú realizované 1:1 pre nesúdržné zeminy, resp. 2:1 pre súdržné a uľahnuté zeminy. Vyťažený materiál ak bude vhodný sa použije na spätné zásypy a obsyp a z vonkajšej strany konštrukcií. Nesmie sa použiť na zásyp oceľovej konštrukcie ani do aktívnej zóny vozovky v mieste presypávky mosta.

Prechodová oblasť

Pod prechodovou oblasťou mosta sa rozumie dobetonávka klenby. Keďže existujúca nosná konštrukcia je tvorená z prefabrikovaných nosníkov typu Hájek výšky 0,28 m. Tieto nosníky po prestavbe mosta na presýpaný most stratia svoju nosnú funkciu, pričom ostanú zabudované pod konštrukciou vozovky.

Spodná stavba

Zakladanie mosta je navrhované plošné na základoch šírky cca 1,004 mm (PREM.) a šírky 0,976 m. Hrúbka základov je 0,7 m. Základy mosta sú železobetónové monolitické. Základová škára je vodorovná. Minimálna požadovaná únosnosť na základovej škáre (pod podkladným betónom) je E def,2 = 45 MPa.

Pod základmi bude vyhotovený podkladný betón hrúbky 150 mm a bude vymenená nevhodná zemina do potrebnej hÍbky. Na zamedzenie premiešania pôvodnej nevhodnej zeminy s materiálom výmeny bude do jamy rozprestretý vrstva separačnej geotextílie s CBR min. 2,5 kN.

Úroveň základovej škáry je rovnaká pre obidve opory: 650,550 m.n.m.

Opory mosta sú zvislé. Majú hrúbku 0,604 m (PREM.) a 0,40 m. Výšku 0,7 m a dÍžku rovnakú ako základy 11,50 m. Opory sú votknuté do základov. Horná plocha opôr bude v jednostrannom sklone, na opory bude namontovaný oceľový profil nosnej konštrukcie. Súčasťou opôr sú aj monolitické železobetónové čelné stienky. Tieto sú šikmé, hrúbky 0,55 m, výšky max. 2,093 m.

Most má 4 rovnobežné krídla. Krídla sú železobetónové monolitické. Krídlo 2P vlastne tvorí oporný múr, ktorý je rozdelený na 3 dilatačné celky. Prvý dilatačný celok dĺžky 3,02 m má základ šírky 2,0 m, výšky 0,7 m a výšku 3,44 m. Druhý a tretí dilatačný celok ma základ o šírke 1,3 m, výšky 0,7 m a dĺžka týchto celkov je rovných 10,0 m. Výška sa pohybuje od 1,425 m po 1,545 m. Dilatačné celky sú odseparované styrodurom hr. 20 mm. Krídlo 2L má základ šírky 2,0 m, dĺžky 2,0 m a výšky 0,7 m, zároveň je odstupňované a každá časť je s vlastným základom. Dĺžka krídla 2L je 4,05 m a výška je 3,47 m a 2,05 m.

Dĺžka krídla 1L je 3,69 m a výška je 3,35 m a 2,0 m. Krídlo 1L má základ šírky 2,0 m, dĺžky 1,0 m a výšky 0,7 m, zároveň je odstupňované a každá časť je s vlastným základom. Krídlo 1P je zavesené krídlo, ktoré je kotvené do základu o šírke 1,3 m a výšky 0,7 m. Dĺžka krídla je 3,07 m. Základová škára je vodorovná.

Úroveň základovej škáry je rovnaké pre všetky 4 krídla: 650,550 m.n.m. Oddilatované celky oporného múru 2P majú základovú škáru na úrovni 652,550 m.n.m..

Nosná konštrukcia

Navrhované je použitie klenbového oceľového profilu MULTIPLATE typ. VA4. Rozpätie profilu je 3000 mm a vzopätie je 1310 mm. Šírka oceľového profilu je 9,80 m. Profil je vyrobený z hrubého vlnitého plechu hrúbky 5,5 mm s rozmerom vlny 200 x 55 mm.

Jedná sa o presypaný most s výškou presypávky cca 0,9 m. Oceľová konštrukcia bude zmontovaná na pripravenú spodnú stavbu mosta, pričom bude do opôr ukotvený certifikovaným kotevným systémom.

Rímsy

Na čelných stienkach a na ŽB krídlach budú vyhotovené ŽB monolitické rímsy. Šírka ľavej rímsy je 800 mm a šírka pravej je 2500 mm. Sklon ľavej rímsy je 4,0 % smerom k obrube a sklon pravej rímsy je 2,5 % taktiež smerom k obrube. Minimálna hrúbka je 240 mm. Rímsy sú ukončené presahom na líc krídiel – monolitický nos výšky 500 mm s okapovým nosom 15/30 na spodnej ploche. Výška obidvoch ríms je rovnako 500 mm.

Do ľavej rímsy je kotvené oceľové zábradlové zvodidlo so sieťovou výplňou. Do pravej rímsy je k vonkajšiemu okraju mosta kotvené oceľové zábradlie so zvislou výplňou a k vnútornému okraju mosta bude ukotvené oceľové zábradlové zvodidlo so zvislou výplňou.

Rímsy mimo mosta budú široké rovnako ako nadväzujúce rímsy na moste. Dĺžka ľavej rímsy je 30,0 m a dĺžka pravej je 12,0 m. Horný povrch ríms je upravený priečnou striážou (metličkovou úpravou). V pravej rímse budú osadené dve rezervné chráničky DN 80 mm.

Odvodnenie mosta

Odvodnenie mosta bude riešené priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky. Voda bude strechovitým sklonom nasmerovaná obrubám ríms. Popri rímsach bude voda stekať pred a za most, kde bude popri rímsach vyústená do potoka prostredníctvom opevnenia opôr.

Bezpečnostné zariadenia.

Na ľavej rímse mosta a nadväzujúceho oporného múru bude ukotvené oceľové zábradlové zvodidlo so sieťovou výplňou. Výška zábradlového zvodidla je navrhnutá 1,1 m a bude ukotvené pomocou chemických kotiev.

Na pravej rímse mosta bude k vnútornému okraju ukotvené oceľové zábradlové zvodidlo so zvislou výplňou. Výška zábradlového zvodidla je navrhnutá 1,1 m a bude ukotvené pomocou chemických kotiev. K vonkajšiemu okraju rímsy bude ukotvené zábradlie so zvislou výplňou výšky

1,1 m, ktoré bude ukotvené pomocou chemických kotiev. Zábradlové zvodidlo sa pred a za rímsou napája na zvodidlo

Úpravy pod mostom

Koryto potoka bude vyrovnané a upravené do nového lichobežníkového tvaru, ktorý zabezpečí plynulé prevedenie vody popod cestu I/65. Je navrhnuté spevnenie lomovým kameňom hr. min 200 mm uloženým do betónového lôžka hrúbky min. 150 mm. Pod mostom sa takto vytvorí revízna lavička pozdĺž toku.

Pre kamennú dlažbu je vhodný lomový kameň a to magmatická hornina. Škárovanie kamennej dlažby je navrhnuté cementovou maltou.

Na výtokovej strane mosta na strane opory 2 sa nachádza oporný múr dĺžky 3,2 m, ktorý má základ výšky 0,7 m a šírky 0,4 m a 0,576 m, do ktorého je ukotvená opora výšky 1,0 m čím priamo šírkovo nadväzuje na základ na oporu 2. Úroveň základovej škáry je: 650,250 m.n.m..

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

Dôvodom navrhovaných stavebných prác je odstránenie havarijného stavebno-technického stavu na existujúcej komunikácií. Účel bude dosiahnutý sanáciou zosuvu komunikácie a rekonštrukciou jej vozovky. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia a sfunkčnenie odvodnenia cesty čím sa zabráni ďalším poruchám v budúcnosti. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarský potok. Mostný objekt je vo veľmi zlom stavebno-technickom stave. Jeho rekonštrukciou sa odstránia všetky poruchy a zvýši sa zaťažiteľnosť mosta na normové hodnoty.

Vybavenie existujúcej komunikácie tak isto nespĺňa požiadavky kladené na modernú cestu I. triedy.

Pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavia predovšetkým v bezpečnej a plynulej premávke po ceste I/65 Bude zvýšená bezpečnosť cestujúcich, ktorí uvedenú cestu pravidelne využívajú, nakoľko sa jedná o mimoriadne dôležitú spojnicu regiónov Turiec a Horehronie v smere sever – juh využívaná osobnou ako aj nákladnou a tranzitnou dopravou.

Rovnako pozitívom po vybudovaní nového mosta, bude lepšia plynulosť cestnej dopravy, nakoľko odpadnú časté opravy úseku cesty a rekonštrukcie starého mostného objektu.

Sprievodné negatívne vplyvy budú súvisieť najmä s obdobím odstránenia starého mostu a stavebných prác pri budovaní nového mostu a stavebných prác na rekonštrukcii úseku cesty I/65. 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 nového mostu.

2.10. Celkové náklady (orientačné)

Celkové predpokladané investičné náklady predstavujú .1 420 000.,- € bez DPH.

2.11. Dotknutá obec

Obec Turček

2.12. Dotknutý samosprávny kraj

Žilinský samosprávny kraj

2.13. Dotknuté orgány

Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor starostlivosti o životné prostredie,
Ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice

Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor krízového riadenia,
Ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice

Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,
Ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice

Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja
Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Martine
Kuzmányho 27, 036 80 Martin

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Martin
Viliama Žingora 30, 036 01 Martin

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica

2.14. Povoľujúci orgán

Obec Turček
Turček 363, 038 48 Turček

Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Ul. SNP 514/122, 039 01 Turčianske Teplice

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

Geolomorfologické pomery

Predmetné územie administratívne patrí do Žilinského kraja (kód kraja 5), okresu Turčianske Teplice (kód okresu 509), obce Turček (kód obce 512699) a katastrálneho územia obce Dolný Turček (kód katastrálneho územia 865826). V zmysle geomorfologickej klasifikácie Slovenska (Mazúr, Lukniš 1980), patrí predmetné územie do oblasti Slovenské stredohorie, do celku Kremnické vrchy.

Obec je súčasťou Turčianskej kotliny, ktorá je typom hlbokej, celistvej tektonickej depresie s rázom priekopovej prepadliny, vyplnenej prevažne kvartérnymi sedimentami. Hladko modelovaný, prevažne rovinný až stredne zvlnený reliéf s terasami a náplavovými kužeľmi v podhorí vytvára charakter esteticky a krajinársky vyváženej poľnohospodársky využívanej krajiny.

Geologické pomery

Geologická charakteristika územia

Z geologického hľadiska je územie obce súčasťou karpatskej sústavy, ktorej vznik podmienil najmladší horotvorný proces – alpínske vrásnenie. Usadeniny druhohorného mora sa zachovali v okolí len vo forme eróznych zvyškov. V ére treťohôr vznikali v kotline najväčšie vrstvy usadenín. Vývoj v štvrtohorách je charakteristický postupným zahlbovaním toku rieky Turiec. Súčasné obrysy dostalo katastrálne územie počas uvedených procesov. Samotné územie obce sa nachádza v najjužnejšej časti Turčianskej kotliny pod Kremnickými vrchmi v pramennej oblasti rieky Turiec, má prevážne svahovitý charakter. Chotár je vrchovinný až hornatinný zčasti ho tvoria sopečné horniny (rôzne formy andezitov a ich tufy, ryolity a ryodacity), zčasti je chotár na odlesnenej pahorkatine.

Z geologického hľadiska je predmetné územie budované neogénnymi vulkanickými horninami Kremnických vrchov. Jedná sa o lávové prúdy pyroxénických andezitov s polohami lávových brekcií, veku stredný miocén (starší neogén). Predkvartérne podložie je v území prekryté sčasti kvartérnymi terasovými sedimentmi Turca, tvorenými nesúdržnou štrkovitou sedimentáciou, prevažne však deluviálnymi sedimentmi (zosuvné delúvium) charakteru jemnozrnných i hrubozrnných zemín, s premenlivým obsahom úlomkov andezitu v horizontálnom i vo vertikálnom smere. Najvrchnejšiu vrstvu kvartérnych sedimentov v území tvoria antropogénne navážky (konštrukčné vrstvy vozovky), resp. v ostatnej časti územia (mimo cestnej komunikácie) tiež tenký humusovitý horizont na povrchu s trávnatým porastom.

Inžiniersko - geologický prieskum

Prieskumnými prácami v území boli overené typy kvartérnych vrstiev zemín, ako aj neogénnych skalných a poloskalných hornín. Podložie riešenej cestnej komunikácie v je predmetnom území tvorené súdržnými i nesúdržnými deluviálnymi sedimentmi triedy F2 (pevnej, tuhej i mäkkej konzistencie), resp. triedy G4 až G5, ktorých overená hrúbka v miestach situovania realizovaných prieskumných vrtov je 4,00 až 6,00 m a ich horná hrana sa nachádza v hĺbke 1,00 až 2,40 m

pod terénom. V podloží kvartérnych sedimentov v predmetnom území vystupujú zvetralé až rozvetralé tufy triedy R6/R5, resp. navetralé až zvetralé andezity triedy R3.

Seizmicita

Seizmicky patrí predmetné územie do pásma s predpokladanou zvýšenou seizmickou intenzitou, kde zemetrasenia môžu dosiahnuť 7° MSK-64. Epicentrum zemetrasenia o sile 8° MSK-64 bolo zistené v oblasti Žiliny a v jej okolí (Minčol). V blízkosti predmetného územia prechádzajú hlbinné tektonické poruchy a tiež aj predpokladané seizmoaktívne časti geologických zlomov. Z hľadiska vplyvu lokálnych vlastností podložia na seizmický pohyb zaraďujeme podložie overené v predmetnom území do kategórie B. Podľa STN EN 1998-1/NA/Z2 (2012) patrí skúmané územie do zdrojovej oblasti seizmického rizika s hodnotou referenčného špičkového seizmického zrýchlenia agR = 0,63 $m.s^{-2}$.

Ložiská nerastných surovín

Priamo v záujmovom území sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín.

Pôdne pomery

Pôdy, ich vznik, vývoj a vlastnosti závisia od pôsobenia pôdotvorných činiteľov a podmienok prostredia. Patria medzi ne všetky zložky prírodného prostredia, činnosť človeka a čas. Najdôležitejším faktorom pre vývoj pôd je geologický substrát a pôsobenie podzemných a zrážkových vôd.

Na charakter pôdy vplývajú rôzne prírodné činitele, ako geologický podklad, reliéf, klíma, hydrologické pomery i rastlinstvo.

Pôdnym typom širšieho okolia sú v prevažnej miere čiernice kultizemné karbonátové, sprievodné čiernice černozemné, čiernice glejové karbonátové stredné a ťažké, lokálne čiernice modálne karbonátové, organozeme modálne a glejové nasýtené až karbonátové; z karbonátových aluviálnych sedimentov a luvizeme modálne, kultizemné a pseudoglejové zo sprašových hlín, sprievodné rendziny zo zvetralín pevných karbonátových hornín. Jedná sa o vlhké pôdy so strednou priepustnosťou a retenčnou schopnosťou. Z hľadiska zrnitosti ide o hlinité pôdy a stredne ťažké pôdy. Časť riešeného územia a širšieho okolia patrí do intravilánu mesta a nevyskytujú sa tu pôdy s kódom BPEJ (Bonitové pôdno ekologické jednotky).

Klimatické pomery

Klimaticky patrí územie obce do mierne teplej a chladnej horskej oblasti s výrazne geografickou výškovou stupňovitosťou.

Zrážkové pomery

Rozloženie zrážok je závislé od nadmorskej výšky. Ročný zrážkový priemer je 700 až 800 mm v kotline, 1200 až 1400 mm v pohorí. Najviac zrážok pripadá na jún, júl (až 90 mm) najmenej vo februári (od 45 – 80 mm).

Výška snehovej pokrývky a počet dní so snehom sú úmerné nadmorskej výške, v kotline je priemerný počet dní 80 a v Kremnických vrchoch až 180 dní. Výška pokrývky v kotline sa pohybuje od 30 do 40 cm, vo vrchných polohách Veľkej Fatry a Kremnických vrchoch až 120 cm.

Teplota

Priemerná ročná teplota Turčianskej kotliny je asi 7-8°C, vo vrcholových častiach Malej Fatry alebo Kremnických vrchov klesá pod 2°C, 60-70 dní býva celodenný mráz. Najteplejším mesiacom je júl, kedy v dolinách dosahuje teplota 17°C, na vyšších miestach pohoria 12-14°C.

Veternosť

Prevládajúcimi vetrami sú SZ a to ako v letnom , tak i v zimnom období. Podstatný vplyv na veterné pomery tejto oblasti má situovanie pohoria Kremnických vrchov a Veľkej Fatry.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Územie okresu Turčianske Teplice spadá do povodia Váhu. Zrážková voda celej plochy je odvodňovaná prevažne povodím rieky Turiec do Váhu (99,13 %) a len malá časť z pohoria Žiar spadá do povodia rieky Nitry (0,87 %). Rieka Turiec, dosahujúca na území dĺžku viac ako 50 km, preteká rovnomenným regiónom aj v okrese Martin, kde sa vlieva do Váhu. Pramení na juhovýchodnom svahu Svrčinníka (1312,8 m n. m.) v Kremnických vrchoch v nadmorskej výške približne 1090 m n. m. Najprv tečie juhozápadným smerom geomorfologickým celkom Kremnických vrchov, neskôr na severozápad, kde dosiahne celok Turčiansku kotlinu, v ktorom tečie na sever, pričom vytvára veľký oblúk, vypnutý na západ. Významnejšími pravostrannými prítokmi na území okresu sú Teplica, Dolinka, Ivančinský, Čepčínsky a Diviacky potok, Mútnik a Javorovec. Ľavostrannými sú Polerieka, Sokol, Jasenica, Piešť, Besná voda, Lúčna, Požežský, Hájsky, Hlboký a Kozí potok

Po hydrologickej stránke územie spadá do povodia rieky Turiec. Turiec je rieka na severnom Slovensku, preteká rovnomenným regiónom a územím okresov Turčianske Teplice a Martin. Pramení v Kremnických vrchoch na juhovýchodnom svahu Svrčinníka (1 312,8 m n. m.) v nadmorskej výške približne 1 090 m n. m. Najprv tečie na juhozápad k obci Turček, odtiaľ k obci Sklené na severozápad a cez Turčiansku kotlinu preteká ďalej prevažne v smere J-S, pričom vytvára veľký oblúk vypnutý na západ. Do rieky Váh sa vlieva pri Vrútkach v nadmorskej výške približne 378 m n. m. Najvýznamnejšími prítokmi sú sprava Teplica, Dolinka, Blatnický potok, Beliansky potok a Sklabinský potok, zľava Jasenica, Vríca a Valčiansky potok. Dĺžka toku je 77,4 km (niekedy sa uvádza len 66,3 km), odvodňuje územie s veľkosťou 934 km² a v Martine má priemerný prietok 11 m³/s. Preteká súmestím Martin - Vrútky. Na hornom toku bola vybudovaná vodná nádrž Turček na zásobovanie pitnou vodou. Medzi Moškovcom a Martinom rieka vytvára početné meandre a je chráneným územím s výskytom viacerých druhov vtáctva.

Prítokom v obci Turček je Toliarský potok, ktorý preteká popod mostný objekt neupravenom (neregulovanom koryte).

Podzemné vody

V čase prieskumných prác bola hladina podzemnej vody v realizovaných prieskumných vrtoch overená v hĺbke 5,30 až 7,70 m od povrchu terénu, a po ukončení vrtných prác sa ustálila v úrovni 3,90 až 7,50 m pod terénom. Hladina podzemnej vody mala v území napätý charakter, keď po ukončení prác vystúpila v jednotlivých vrtoch o 0,20 až 1,40 m vyššie oproti jej narazenej úrovni. Určiť jej maximálnu úroveň by si však vyžadovalo jej dlhodobé stacionárne sledovanie v území počas roka.

Vodné plochy

Vodárenská nádrž Turček sa začala stavať v roku 1992. Hlavnou úlohou Vodárenskej nádrže Turček je akumulácia a prísun surovej vody pre úpravňu vody v Turčeku, odkiaľ zásobuje pitnou vodou okresy Žiar nad Hronom, Handlová a Prievidza. Jej druhotným poslaním je ochrana horného toku Turca pred povodňami, zabezpečenie jeho ekologicky stabilného prietoku počas celého roka a výroba elektrickej energie v malých vodných elektrárňach všade, kde sa v rámci diela vytvoria spády a prietoky s možnosťou ich výstavby. Nádrž sa nachádza na sútoku potokov Turiec a Ružový potok nad obcou Turček. Celková plocha povodia je 29,5 km^2. Priemerné množstvo dodanej vody do úpravne vody je ročne 15,8 mil. m^3. Priehradný profil je situovaný do úžiny pod sútokom obidvoch potokov. Šírka údolia je približne 120 m a nadmorská výška v priehradnom profile je 719 m. n. m. Celkový objem nádrže je 10,6 mil. m^3, pričom jej zásobný obsah je 9,9 mil. m^3. (nádrž sa naplní dvakrát do roka) a stály objem je 0,3 mil. m^3 vody. V priestore priehrady sú vybudované objekty zabezpečujúce funkčnosť vodárenskej nádrže. Pevnosť priehrady zabezpečuje jej hrázdny múr, ktorý má výšku 59 m a dĺžku koruny 287,6 m. Tesnenie hrádze je jednoplášťové asfaltobetónové, napojené v päte na injekčnú chodbu. Popri výstavbe Vodárenskej nádrže Turček bolo vystavaných šesť náhradných bytov v areáli obce pre občanov, ktorí museli byť následkom výstavby vysťahovaní zo svojho trvalého bydliska. Vykonala sa prestavba systému lesných ciest v celkovej dĺžke 5 156 km, následne sa upravil i podjazd pod železnicou. Vodárenská nádrž Turček bola spustená do prevádzky dňa 15. mája v roku 1996.

Minerálne a geotermálne vody

V záujmovom území okresu Turčianske Teplice sa nachádzajú zdroje týchto vôd v meste Turčianske Teplice, ako aj zdroje minerálnych stolových vôd v Mošovciach a v Budiši (Kollár, A., Gajdová, J.: Ochrana vôd, in Atlas krajiny SR, 2002).

V záujmovom území sú geotermálne vody viazané najmä na triasové dolomity a vápence vnútorných Karpát. Tieto horniny sa nachádzajú v hĺbke 0,2-5 km a vyskytujú sa v nich geotermálne vody s teplotou 20-240 stupňov Celzia. Pre okres Turčianske Teplice ide o štruktúry geotermálnych vôd Turčianskej kotliny s označením SK300110FK s tepelným výkonom 1-50 MWt.

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

Vodohospodársky chránené územia

Do SV a V časti záujmového územia okresu Turčianske Teplice zasahuje CHVO Veľká Fatra, ktorá má plochou 644 km^2. Celkové množstvo využiteľných vôd má hodnotu 3,95 m^3.s^{-1}, z toho 0,97 m^3.s^{-1} je využiteľné množstvo povrchových vôd a 2,98 m^3.s^{-1} podzemných vôd. Veľkosť plochy CHVO k ploche SR je 1,31 %. Výmera na poľnohospodárskej pôde je 266 km^2 a na lesnej 369 km^2.

Z kategórií ochrany vodných zdrojov je v území lokalizované aj povodie vodárenského toku Turiec s číslom hydrologického poradia 4-21-05-020, a to v úseku km 69,40 do 77,40 (podľa MŽP SR č. 211/2005 Z.z., prílohy č. 2 - Zoznam vodárenských tokov).

V záujmovom území je lokalizovaných niekoľko vodných zdrojov, ktoré sa využívajú na zásobovanie obyvateľov pitnou vodou. Tieto vodné zdroje sú lokalizované predovšetkým vo východnej a v SZ časti okresu. V okolí vodárenských zdrojov sú vymedzené OP I. a II. stupňa.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z. sú vodné toky Turiec s číslom hydrologického poradia 4–21–05–020, Dolinka s číslom hydrologického poradia 4–21–05–063, Somolický potok s číslom hydrologického poradia 4–21–05–060, Teplica s číslom hydrologického poradia 4–21–05–047,

Jasenica s číslom hydrologického poradia 4-21-05-043 a Turček s číslom hydrologického poradia 4-21-05-025 vodohospodársky významnými vodnými tokmi záujmového územia.

Vodárenská nádrž je lokalizovaná v katastrálnom území obce Turček a bola vybudovaná a daná do skúšobnej prevádzky v roku 1996. Plocha nádrže je 22 ha, hĺbka nádrže je 58 m a obsah 9 miliónov m^3 vody pri maximálnej prevádzkovej hladine 775,3 m. n m. Ochranné pásmo nádrže má rozlohu 52 ha. Nádrž napájajú tri prítoky Ružová, Turiec a Kaltwasser. Voda z vodnej nádrže je využívaná ako povrchový vodný zdroj pre skupinový vodovod SKV Turček – Handlová - Prievidza s kapacitou 450 l/s. (spracované podľa informácií z OÚ ŽP v Turčianskych Tepliciach).

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 okolí posudzovaného územia sa vyskytujú nasledujúce chránené územia:

- Národný park Veľká Fatra - ochranné pásmo – 2. stupeň ochrany
- Chránený areál „Diviacke Kruhy“ – 4. stupeň ochrany
- Chránený areál Žarnovica – 4. stupeň ochrany

V severozápadnej časti katastra obce (v k.ú. Dolný Turček) sa vyskytuje časť územia európskeho významu „Turiec a Blatničianka“, zapísanej v zozname pod identifikačným číslom SKUEV 0382. Územie tvorí zachovalý úsek podhorskej rieky, s dobre vyvinutými morfologickými javmi, prírodným korytom a brehovou vegetáciou. V území sa nachádzajú biotopy európskeho významu a tiež niektoré druhy živočíchov európskeho významu. Na tomto území sa uvažuje so 4.stupňom ochrany.

V ústrednom zozname chránených území je pod č. 1110 evidovaná národná prírodná rezervácia „Svrčinník“ (222,5 ha), kde je schválená ochrana 4.stupňa.

V katastrálnom území Horný Turček sú ešte evidované v RUSES genofondovo významné lokality pod č.227 Turček, č.228 Predný Kaltrin a č.229 Kaltwasser.

Prvky územného systému ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Táto je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v hierarchických úrovniach a to provincionálnej, nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni.

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.

Podľa Generelu Nadregionálneho územného systému ekologickej stability je Turiec s rozlohou 4 820 ha biocentrom nadregionálneho významu (Atlas SR, 2002). Podľa NECONET sa v záujmovom území nachádzajú dve jadrové územia. Jedno je európskeho významu a viaže sa na NP Veľká Fatra a druhé je národného významu a viaže sa ku Kremnickým vrchom, ktorých severná časť zasahuje aj do okresu Turčianske Teplice. V rámci siete NECONET územím prechádza jeden hydrický biokoridor národného významu viazaný na vodný tok Turiec.

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

Krajinná štruktúra

Okres Turčianske Teplice predstavuje poľnohospodársko-lesnú krajinu, kde mierne prevažujú plochy lesov (56 %), poľnohospodárska pôda dosahuje 38 % rozlohy územia. Podľa štatistiky pôdneho fondu je v štruktúre poľnohospodárskeho využívania územia rovnomerne zastúpená orná pôda a trvalé trávne porasty, absentujú plochy viníc a chmeľníc, ovocné sady sú zastúpené ojedinele. Podiel urbanizovaných a technizovaných areálov zaberá okolo 5 % územia, čo poukazuje na nízky stupeň urbanizácie a vidiecky charakter osídlenia okresu.

Záujmové územie a jeho okolie možno charakterizovať ako mestskú urbanizovanú krajinu s prvkami sídelnej zástavby, líniovými technickými prvkami, so sídelnou vegetáciou a blízkosťou poľnohospodárskej. Reliéf je prevažne rovinatý v údolí rieky Turiec, v širšom území sa terén postupne dvíha smerom k pohoriam Malej a Veľkej Fatry.

Scenéria

Stavba sa nachádza v intraviláne k.ú. obce Turček. Štátna cesta I/65 je významná komunikačná spojnica spájajúca Nitru a Martin. Prechádza v danom území v odreze vo svahu pozdĺž rieky Turiec, ktorá sa tečie na dne údolia. V priečnom smere terén po celej dĺžke úseku na ľavej strane klesá smerom ku rieke, na pravej strane stúpa smerom ku hrebeňu. Rieka Turiec je vzdialená od komunikácie vodorovne cca 80 m (minimálne cca 35) a výškovo - cca 15 m. V úseku, kde komunikácia prechádza zastavaným úsekom obce je cestný pozemok lemovaný súkromnými pozemkami. V tejto časti sa nachádza viacero súkromných nehnuteľností, ktoré sú umiestnené nad aj pod komunikáciou (v priečnom smere). Súkromné pozemky, ktoré k týmto domom prislúchajú sú oplotené, pričom oplotenie je vo väčšine prípadov tesne pri komunikácií – cestný pozemok je veľmi úzky. V úseku od km 0,090 – km 0,140 je po pravej strane komunikácie oplotenie cintorínu – stavbou sa do oplotenia nezasahuje.

Komunikácia I/65 cez dané územie prechádza pomerne priamo v smere z juhu na sever. Z hľadiska smerového sa na danom úseku nachádza celkovo až šesť smerových oblúkov s polomermi od 150 do 1000 m.

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.

Fauna a flóra

Flóra

Z hľadiska fytogeografického členenia patrí širšie územie záujmovej lokality do oblasti západokarpatskej flóry, obvodu flóry vnútrokarpatských kotlín, okresu Turčianskej kotliny (FUTÁK, 1984).

Potencionálna prirodzená vegetácia je predpokladanou vegetáciou, ktorá by sa za daných klimatických, pôdnych a hydrologických pomerov vyvinula na určitom mieste bez vplyvu ľudskej činnosti. Záujmová lokalita spadá do oblasti jelšových lesov na nivách podhorských a horských vodných tokov (MICHALKO, a kol., 1986), ktoré na základe Katalógu biotopov Slovenska (STANOVÁ, VALACHOVIČ, 2002) môžeme charakterizovať:

Porasty jelše sivej s prímesou smreka, zriedkavo ďalších drevín na brehoch horských tokov v chladných údoliach. Pôdy sú piesočnaté, štrkovité až kamenisté. Typická je viacposchodová štruktúra, v krovinovom poschodí dominujú zmladené jedince jelše. V bylinnom podraste sa charakteristicky uplatňujú nitrofilné a hygrofilné druhy. V porastoch asociácie Piceo -Alnetum, stojacich na prechode k podmáčaným smrekovým lesom, je na kyslých mokrých až zbahnených glejových pôdach hojnejšia jelša lepkavá. Z bylín sa hojne objavuje druh Calamagrostis villosa. Asociácia Cardamino amarae-Alnetum incanae sa vyskytuje na lesných svahových prameniskách, na glejoch.

Druhové zloženie: Alnus glutinosa, A. incana, Corylus avellana, Fraxinus excelsior, Padus avium, Picea abies, Salix purpurea, Viburnum opulus, Aconitum firmum, Aegopodium podagraria, Anthriscus nitidus, Astrantia major, Caltha palustris subsp. laeta, Calamagrostis villosa, Cardamine amara, Chaerophyllum hirsutum, Chrysosplenium alternifolium, Cicerbita alpina, Cirsium oleraceum, Crepis paludosa, Doronicum austriacum, Equisetum sylvaticum, Filipendula ulmaria, Geranium phaeum, Knautia maxima, Leucanthemum waldsteinii (endemit), Ligularia sibirica (anexový druh), Lysimachia nemorum, Matteuccia struthiopteris, Petasites albus, P. hybridus, Primula elatior, Silene dioica, Stellaria nemorum, Thalictrum aquilegiifolium, Veratrum album.

Všeobecne možno konštatovať, že z vegetácie sa tu uplatňujú najmä antropogénne ovplyvnené fragmenty nelesnej drevinovej vegetácie popri cestách a sídelná vegetácia tvorená najmä vzrastlými drevinami vyskytujúcimi sa vo vnútroblokových priestoroch bytových domov a popri cestách ako aleje alebo stromoradia. Porasty prirodzenej vegetácie tu boli úplne nahradené a zastavané, zmenené na sídelnú vegetáciu a poľnohospodárske kultúry ako dôsledok urbanizácie. Územie nedáva predpoklady pre výskyt druhovo bohatej bioty.

Fauna

Z hľadiska zoogeografického členenia: Terestrický biocyklus riešené územie spadá od Provincie listnatých lesov, podkarpatský úsek (JEDLIČKA, J., KALIVODOVÁ, E., 2002: Zoogeografické členenie: Terestrický biocyklus. In Atlas krajiny Slovenskej republiky).

Zo živočíchov sa v riešenom území, ako aj v jeho tesnej blízkosti, vyskytujú hlavne zástupcovia spevavcov - lastovičky, sýkorky, drozdy, trasochvost biely, pinka, stehlík, vrabec domový a žltochvost domový, z cicavcov najmä drobné zemné cicavce. Líšky, diviaky, srnčia zver a zástupcovia dravých vtákov myšiak lesný (Buteo buteo), sokol myšiar (Falco tinnunculus), myšiarka ušatá (Asio otus) využívajú okolité poľnohospodárske plochy ako potravnú bázu najmä vo vegetačnom období a období zberu plodín. Podmienky na trvalý výskyt a odchov mláďat nachádzajú vo vhodnejších lokalitách vzdialenejších lesov Veľkej Fatry.

Biotopy

Riešené územie predstavujú prevažne antropogénne biotopy, t.j. človekom vytvorené alebo obhospodarované biotopy v kultúrnej krajine. Porasty prirodzenej vegetácie boli nahradené synantropnou vegetáciou ako výsledok urbanizácie, výstavby dopravných stavieb a poľnohospodárskej činnosti. Dominantné zastúpenie majú biotopy na obrábaných pôdach, ide o obhospodarované biotopy s poľnými kultúrami na ornej pôde. Ďalšou skupinou je sídelná zeleň a biotopy v okolí pozemných komunikácií. Na základe obhliadky možno konštatovať, že na riešenom území, na ktorom má byť realizovaná navrhovaná činnosť, sa vyskytujú biotopy antropogénneho charakteru, resp. biotopy v okolí pozemných komunikácií.

Migračné koridory živočíchov

V rámci širšieho okolia riešeného územia existujú tieto významné migračné koridory:

Ekoton Žiaru Ondrašová-Jasenovo prechádza úpätím pohoria Žiar medzi obcami Ondrašová a Jasenovo a slúži ako migračný koridor hlavne pre stavovce. Vedie okrajom lesa, tvoreným hlavne nepôvodnými smrečinami a borinami s prímesou smrekovca, buka, brezy, osiky, jelše a i. Obec Ondrašová leží v juhozápadnej časti Turčianskej kotliny východne od úpätí Žiaru, obec Jasenovo leží v strednej časti pohoria Žiar pri juhozápadnom okraji Turčianskej kotliny v hlboko zarezanom údolí potoka Jasenica.

Reliéf prechádza zo severozápadnej časti okresu z rovinného a pahorkatinného povrchu so silne zarezanými údoliami v druhohorných horninách do západnej časti s prevažne hornatinným povrchom v druhohorných horninách, len v južnej časti sa nachádza úzky pás kryštalických hornín s výskytom malých zvyškov vresovísk (napr. pri Rudne) s účasťou Calluna vulgaris, Carex pilulifera, Dianthus deltoides, Festuca brevipila, Genista germanica, G. pilosa, Nardus stricta, Pilosella officinarum a i. (Bernátová nepubl.). Do ekotonu zasahuje genofondová lokalita Jasenovo, ktorú charakterizujú teplomilné krovinové i bylinné spoločenstvá (Topercer et al. 1993) a výskyt penice jarabej (Sylvia nisoria).

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

Obyvateľstvo

Turček je obec na Slovensku v okrese Turčianske Teplice. Dnešný Turček vznikol spojením obcí Horný Turček a Dolný Turček v roku 1951.Rozloha obce je 5 301 ha. Obec Turček, z hľadiska počtu obyvateľov, patrí medzi menšie obce s celkovým počtom do 1000 obyvateľov (veľkostná kategória 500 – 1000 obyvateľov). Počet obyvateľov v obci je 667.

Sídla

Obec Turček je sídlom lokálneho významu, v niektorých smeroch regionálneho (turistika, rekreácia). Obec zabezpečuje základné vybavenie pre obyvateľov bezprostredného zázemia. Najbližším sídlom vyššieho významu je mesto Turčianske Teplice .

Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo

Poľnohospodárstvo

Poľnohospodárska pôda v obci nebola ocenená podľa bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek. Na živočíšnu a rastlinnú výrobu sa zameriava Agrotrade group s.r.o. Rožňava, stredisko Turček. Užíva okolo 466,4 ha pôdy. Dosahuje dobré výsledky nielen v poľnohospodárskej výrobe (krmivá), ale najmä v živočíšnej výrobe v chove oviec (okolo 1400 ks).

Priemysel

V obci pôsobí niekoľko podnikateľských subjektov, vo väčšine sa jedná o malých a drobných podnikateľov živnostníkov. Dominantným podnikateľským subjektom je Agrotrade group s.r.o. Rožňava, stredisko Turček, zaoberajúce sa rastlinou a živočíšnou výrobou ako aj pridruženými službami.

Lesníctvo a rybárstvo

V katastrálnom území obce Turček je asi 4 558 ha lesných pozemkov. Vlastníci a užívatelia lesov sú povinní zabezpečiť hospodárenie v lesoch odbornými lesnými hospodármi. Výmery lesov obhospodarujú Vojenské lesy Pliešovce (297,3 ha), Lesy SR (211,9 ha), Mestské lesy Kremnica (3196,6 ha) a časť sú cirkevné lesy (48,3 ha). Okrem hospodárenia v lesoch, ktoré sa riadi lesným hospodárskym plánom, sú možnosti na rozvoj turistiky a rekreácie.

Nezvyčajne pestrá rozmanitosť živočíchov sa prejavuje aj v bohatstve poľovnej zveri. Vyskytuje sa tu medveď hnedý, rys, líška, vlk. Hlavným druhom poľovnej zveri sú prevažne jeleň obyčajný, srnec hôrny, diviak, zajac poľný. Revír obhospodarujú Poľovné združenie Skalka a Spolok priateľov poľovníkov Kremnických vrchov.

Aj rybolov má v obci viacročnú tradíciu. O vodné toky a chov rýb , sa stará miestna organizácia SRZ.

V obci je dobre rozvinuté včelárstvo. Tejto užitočnej hospodárskej činnosti sa venuje 9 dobrovoľníkov, ktorí sa starajú celkom o 89 včelích rodín a pridruženej činnosti. Ročne vyprodukujú okolo 1 560 kg medu.

Služby

Základné služby sú v obci Turček zastúpené len poštovými službami, pohrebnými službami a administratívnymi službami samosprávy. Významnú úlohu plnia drobné remeselné práce – čipkárky, drevorezba, umelecký kováč, pernikári a iné.

Školstvo

Deti predškolského veku majú možnosť navštevovať materskú školu, ktorá bola postavená svojpomocne v roku 1987. Do Základnej školy dochádzajú v Hornej Štubni alebo Turčianskych Teplíc. Stredné školy majú možnosť navštevovať v okresnom meste a iných obciach okresu.

Kultúra

V obci je zriadený Dom kultúry z roku 1966 s kapacitou 120 osôb. V obci veľmi dobre funguje Obecná knižnica.

Kultúrny život v obci sa sústreďuje predovšetkým v kultúrnom dome kde OcÚ pri organizovaní kultúrnych podujatí úzko spolupracuje so spoločenskými organizáciami. Pri obecnom úrade úspešne pôsobí ZPOZ- človek človeku, ktorého ťažiskom činnosti je zamerané na organizovanie všetkých občianskych obradov (svadby, pohreby, uvítania do života, stretnutia s jubilantami).

V obci so zámerom na trvalé pôsobenie na kultúrne povedomie občanov sa pravidelne organizujú kultúrno-spoločenské podujatia s udržiavaním tradícií pri významných sviatkoch (Vianoce, fašiangy,...). V obci pôsobia viaceré hudobno-spevácke združenia a skupiny ako napr. Dobrá zvesť, folklórna skupina Turček, ľudová cimbalová hudba Stračina, ale aktívny je aj detský divadelný rómsky súbor. Obec má uzavreté partnerské vzťahy s obcami EÚ (Srbsko, Nemecko), a dlhodobo dobre pôsobí Karpatonemecký spolok, ktorý eviduje okolo 40 stálych členov.

Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť

V obci sa nachádza zrekonštruované zdravotnícke zariadenie s ordináciami všeobecného lekára. Odbornú zdravotnú starostlivosť zabezpečujú zdravotné ambulancie v Turčianskych. Tepliciach.

Odborné vyšetrenia poskytuje Fakultná nemocnica Martin. Nemocnica poskytuje zdravotnú starostlivosť pre spádovú oblasť okresov Martin a Turčianske Teplice. Zabezpečuje tiež oblasť záchrannej zdravotnej služby.

Na území obce nie je zriadené žiadne zariadenie pre poskytovanie sociálnych služieb, mimo opatrovateľskej služby v zriaďovateľskej pôsobnosti obce a rozvozu stravy starším a imobilným občanom a klubu dôchodcov. Z rozpočtu obce sa tiež poskytujú príspevky pre rodiny v núdzi a študentom.

Rekreácia a cestovný ruch

V obci sú možnosti na pestovanie zimných športov – korčuľovanie, hokej, upravené bežecké trate a zjazdové lyžovanie s možnosťou aj večerného lyžovania.

Z pravidelných športových podujatí je potrebné uviesť organizovanie lyžiarskych bežeckých pretekov Bielej stopy (foto), cyklistických pretekov Zelenej stopy, šachového turnaja, futbalového turnaja, pretekov s celoslovenskou účasťou psích záprahov. Významným športovým podujatím je Nočný útok hasičov, ale aj celoobecné Jánske športové dni a športové hry detí.

Milovníci pešej turistiky ocenia veľmi dobre značené turistické trasy s množstvom prekrásnych výhľadov do širokého okolia .

Doprava a dopravné plochy

Cestná doprava

Juhozápadnou časťou obce prechádza cesta I/65 z Martina do Kremnice. Od Martina vedie na juh aj železničná trať, ktorá oblúkom obchádza úzke údolie a celý Horný Turček.

Železničná doprava

Po pravej strane je v úpätí kopca vedená jednokoľajová neelektrifikovaná železničná trať ŽSR č. 17 Zvolen – Diviaky. Stavba sa ku trati približuje najviac v km 0,203 (staničenie trate žkm 269,21). Minimálna osová vzdialenosť trate a komunikácie je v mieste stavby cca 67 m (na úrovni cintorína).

Letecká doprava

Asi 65 km od obce leží letisko Žilina. Je zaradené do kategórie potenciálnych medzinárodných letísk. V blízkosti do 35 km je situované letisko Tomčany.

Infraštruktúra a inžinierske siete

Obec Turček je elektrifikovaná a plynofikovaná. Obyvatelia sú napojení na verejný vodovod.

Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie

Prvý vodovod (z povrchového odberu) bol budovaný už v 14.storočí, dodnes slúži ako prívod pre vodnú elektráreň v Kremnici.

Vodovodná sieť je v obci od roku 1956. V súčasnom období dodávku pitnej vody ako aj odkanalizovanie zabezpečuje Turčianska vodárenská spoločnosť a.s. Martin, ktorej akcionárom je aj obec Turček.

Z hľadiska zásobovania pitnou vodou, patrí obec do sústavy - skupinový vodovod Turček. Obec má vybudovaný vlastný zdroj pitnej vody (prameň v Krahulskej doline). Z vodojemu je vedené vlastné zásobné potrubie PVC (100 a 150) o dĺžke cca 3500 bm a z neho je napojený rozvodný vodovodný rád obce v správe TVaK v celkovej dĺžke 4 713 bm. Dĺžka vodovodných prípojok je 1,9 km, na ktorej je 237 ks prípojok.

Obec Turček má v súčasnosti vybudovanú kanalizačnú sieť. Kanalizácia odvádza odpadové vody kanalizačným zberačom do ČOV v obci (pre 1100 ekv.).

Zásobovanie elektrickou energiou

Elektrifikácia obce Turček bola urobená už v roku 1936. Z tejto linky sú vyvedené odbočky ukončené v trafostaniciach, ktorých je v intraviláne obce 4 ks. Z distribučných trafostaníc sú vedené vzdušné a káblové vývody na sekundárny rozvod. Verejné osvetlenie je po rekonštrukcii, kde boli inštalované úsporné svietidlá, ktoré sú prevažne upevnené na podporných stĺpoch sekundárnej elektrickej siete pomocou výložníkov, alebo na konzolách betónových stĺpov vzdušného osvetlenia.

Teplo, plyn

Obec je plynofikovaná, napojená na vysokotlakový rozvod z Kremnických baní. Realizovaná bola v 2 etapách, kde je celkovo zrealizovaných 6,4 km rozvodov s 179 prípojkami.

Rodinné domy sú zásobované teplom individuálne z domových kotolní plynových, elektrických a aj na pevné palivo.

Odpady

Nakladanie s odpadmi na území obce Turček 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 Turček na svojom území zberá zmesový komunálny odpad, papier, plasty, sklo, kovy, biologicky rozložiteľný odpad (jedlé oleje, zelený a kuchynský z domácností, drobný stavebný odpad, objemný odpad, odpad s obsahujúci škodliviny, textil a šatstvo, elektroodpady, batérie a akumulátory, opotrebované pneumatiky.

Na zber zmesového komunálneho odpadu sa využívajú čierne plastové, prípadne šedé kovové zberné nádoby o objeme 110 litrov a 120 litrov pre 1-4 osoby v rodinnom dome, s vývozným intervalom 1- krát za 14 dní, o objeme 240 litrov pre viac ako 4 osoby v rodinnom dome, s vývozným intervalom 1- krát za 14 dní, kontajner o objeme 1100 litrov pre 10 bytov v bytovom dome, s vývozným intervalom 1- krát za 14 dní. Zberná nádoba musí byť označená podľa veľkosti nádoby a intervalu vývozu. Zber, prepravu a zhodnocovanie/zneškodňovanie zmesového komunálneho odpadu zabezpečuje na území obce výhradne oprávnená osoba – spoločnosť, s ktorou má obec uzatvorenú zmluvu na zber odpadov. Každý pôvodca je povinný používať na zmesový komunálny odpad len typ zberných nádob schválený obcou a zodpovedajúci systému zberu. Náklady na zbernú nádobu na zmesový komunálny odpad pôvodca odpadu priamo kúpou zbernej nádoby v jej obstarávacej cene na obecnom úrade v Turčeku.

Triedený zber papiera a lepenky sa na obci vykonáva prostredníctvom vriec, ako aj pomocou mobilného zberu a školského zberu. Na zber papiera a lepenky sa využívajú modré vrecia. 1 vrece o objeme 120 litrov pre 1-4 osoby v rodinnom dome, s vývozným intervalom 1 krát za 3 mesiace.

Triedený zber plastov je do žltých vriec s vývozným intervalom 1 krát za tri mesiace.

Odpady zo sklených odpadov sa vykonáva pomocou zeleného veľkokapacitného kontajnera s vývozom 1 krát za 3 mesiace.

Na triedený zber kovov sa využíva červený veľkoobjemový kontajner s intervalom vývozu 1 krát za tri mesiace.

Zber BIO odpadov zo záhrad, parkov a cintorínov sa vykonáva v prípade individuálnej bytovej výstavby do kompostovacieho zásobníka pre 1 každú domácnosť s individuálnym kompostovaním

bez vývozného cyklu. Obec zabezpečuje aj vykonávanie triedeného zberu biologicky rozložiteľných odpadov z parkov a z cintorínov.

Na zber jedlých olejov a tukov sa využívajú nádoby v obci s vývozným intervalom 2 krát za rok.

Zhromažďovanie a preprava objemného odpadu sa uskutočňuje najmenej dvakrát ročne. Pre tento účel obec zabezpečí u zmluvného partnera umiestnenie veľkokapacitných kontajnerov na miestach a v intervaloch určených obcou.

Zhromažďovanie a preprava odpadov s obsahom škodlivín sa uskutočňuje najmenej dvakrát ročne. Pre tento účel obec zabezpečí u zmluvného partnera umiestnenie veľkokapacitného kontajnera na mieste určenom obcou alebo obec zabezpečí zhromažďovanie a prepravu prostredníctvom mobilného zberu odpadov na základe zmluvy s oprávnenou osobou.

Zber textilu, odevov a obuvi prebieha celoročne do označenej špeciálnej zbernej nádoby, ktorá je umiestnená za budovou obecného úradu.

Zhromažďovanie a preprava batérií a akumulátorov sa uskutočňuje najmenej dvakrát ročne v rámci zberu odpadov s obsahom škodlivín.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Kultúrne pamiatky obce Turček

- Turčekovský vodovod, technický unikát, ktorý bol v rokoch 1496 až 1507 vybudovaný na zásobovanie Kremnice a jej banských diel pitnou vodou. Jedinečnosť pamiatky je v tom, že prevádza vodu z prameňov rieky Turiec v povodí Váhu do Kremnického potoka v povodí Hrona.
- Rímskokatolícky kostol Najsvätejšej Trojice, jednoduchá jednoloďová stavba s polygonálne ukončeným presbytériom a predstavanou vežou z roku 1935. Autorom stavby je architekt Meliška a staviteľ Tänzer z Handlovej. Interiér kostola je zaklenutý krížovou klenbou, v presbytériu valenou klenbou s lunetami. Nachádza sa tu nástenná maľba od Františka Schrameka z roku 1935. Stavba má hladké fasády členené opornými piliermi. Okná majú jednoduché šambrány. Veža je členená kordónovými rímsami a nárožnými pilastrami, ukončená je ihlancovou helmicou.
- Rímskokatolícky kostol sv. Jána Nepomuckého, jednoloďová neogotická stavba s polygonálne ukončeným presbytériom a predstavanou vežou z rokov 1901-1902. Stojí na mieste staršej kaplnky asi z roku 1828. Presbytérium je zaklenuté rebrovou klenbou, loď pruskými klenbami. Zariadenie pochádza z doby vzniku kostola. Fasády sú hladké, okná sú ukončené lomeným oblúkom. Veža s trojuholníkovými štítmi a motívom zuboteru pod korunnou rímsou je ukončená ihlancovou helmicou.

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

Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality

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

Okres patrí dlhodobo medzi územia s najnižšou produkciu znečisťujúcich látok, keďže priemysel v okrese je slabo rozvinutý. Najväčšími znečisťovateľmi ovzdušia (stacionárne zdroje znečistenia) sú poľnohospodárske podniky (emisie amoniaku), komunálna energetika - kotolne a čerpacie stanice pohonných hmôt.

Problémom sú aj obce bez plynofikácie, ktoré na vykurovanie využívajú lacnejšie, ale menej kvalitné tuhé palivá. Mobilný zdroj znečisťovania ovzdušia predstavuje cestná doprava, ktorej intenzita narastá.

Podľa posledných údajov z databázy Národného emisného inventarizačného systému (NEIS) bolo v roku 2019 v okrese emitovaných do ovzdušia 2,117 ton tuhých znečisťujúcich látok, 25,719 ton oxidu siričitého, 34,515 ton oxidov dusíka, 30,499 ton oxidu uhoľnatého, 80,978 ton celkového organického uhlíka a 38,682 ton amoniaku a jeho plynných zlúčenín, 0,169 ton formaldehydu, 0,007 ton parafínov bez metánu. NEIS predstavuje údaje za stredné a veľké stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia.

Tab. č.1: .Údaje o emisiách zo stacionárnych zdrojov znečistenia v okrese Turčianske Teplice

Rok	Emisie (t/rok)							
	TZL	SO_2	NO_x	CO	TOC	NH_3	CH_2O	Parafíny bez CH_4
2017	1,942	23,093	31,773	24,877	68,239	44,115	0,292	0,006
2018	1,999	29,956	36,325	39,859	85,146	38,897	0,247	0,006
2019	2,117	25,176	34,515	30,499	80,987	38,682	0,169	0,007

* Pozn. TZL – tuhé znečisťujúce látky, SO2 – oxid siričitý, NOX – oxidy dusík, CO – oxid uhoľnatý, TOC – celkový organický uhlík, NH3 – amoniak, CH2O – formaldehyd, Parafíny bez CH4 – metánu.

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 línií, pozdĺž náletových plôch leteckých kužeľov, pri ťažbe surovín a pod.

Zvýšenú hlučnosť v dotknutom území spôsobuje najmä automobilová doprava, v menšej miere menšie stacionárne zdroje hluku. Vibrácie sa prejavujú len lokálne pozdĺž významnejšie dopravne zaťažených komunikácií.

Povrchové a podzemné vody

Povrchové vody

Okres Turčianske Teplice patrí do povodia rieky Turiec, ktorá je prítokom Váhu. Kvalita vodných tokov je ohrozovaná rôznorodými faktormi, predovšetkým je to vypúšťanie odpadových vôd, či už z priemyslu, poľnohospodárstva alebo urbanizácie. Turiec je znečisťovaný odpadovými vodami z okolitých obcí (splaškové a komunálne odpadové vody) a znečistením z industriálnych podnikov lokalizovaných v okolitých priemyselných centrách, najmä v meste Martin. Nekontrolovateľným zdrojom znečistenia sú splachy z okolitej poľnohospodárskej výroby.

V záujmovom území nezanedbateľný je aj vplyv znečistenia z rybích fariem a hospodárstiev (Dubové – Požehy a Diviaky). Tieto okrem odpadových vôd z rybníkov vypúšťajú i množstvo parazitov a choroboplodných zárodkov zhoršujúcich zdravotný stav v rieke. Fyzickým zdrojmi znečistenia aj sú rôznorodé odpady, ktoré často obyvateľstvo ukladá v blízkosti tokov, ba aj priamo do vodných tokov.

Podzemné vody

Podzemné vody sú ohrozované nekontrolovateľnými zdrojmi znečistenia ako priesaky z poľných hnojísk, žúmp, skládok odpadov, rizikové sú najmä divé skládky odpadu.

Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou

Stále viac vystupuje do popredia poškodenie pôd prírodnými procesmi a to hlavne následkom intenzívnej antropogénnej činnosti. Hlavnými dôležitými 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.

Vplyvom rizikových látok anorganickej a organickej povahy pochádzajúcich z prírodných antropických zdrojov, dochádza ku chemickej degradácii pôd. Určitá koncentrácia týchto látok pôsobí škodlivo na pôdy a vyvoláva zmeny jej vlastnosti, negatívne ovplyvňuje jej produkčný potenciál, znižuje hodnotu dopestovaných plodín a taktiež môže negatívne vplývať na vodu, atmosféru a na zdravie ľudí a zvierat. K najzávažnejšej degradácii pôdy patrí kontaminácia pôd ťažkými kovmi a organickými polutantami, acidifikácia, alkalizácia a salinizácia pôdy.

Odpadové hospodárstvo

Riešenie problematiky komunálneho odpadu má výrazný vplyv na zlepšenie stavu životného prostredia. Nakladanie s odpadmi na území obce Turček 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 nakladá ročne okolo 80 t komunálnych odpadov. Obec si uvedomuje prínos separácie odpadov. Sú vytvorené zberné miesta, ktoré v súčasnosti výrazne rozširuje s cieľom zefektívnenia odpadového hospodárstva. Vytriedené zložky odpadov ročne sú cca 4,6 t skla, 3,81 t plastov, 1,62 t papiera, 0,32 t opotrebovaných batérií a 4,67 t kovov.

Po prepočte na obyvateľa to predstavuje 833 kg /rok komunálneho odpadu a 209 kg/rok vyseparovaných zložiek, čo poukazuje na vysoké percento triedenia odpadov, ktoré po doplnení, (možno predpokladať) sa ešte zvýši. Tieto údaje poukazujú na veľmi vysokú účinnosť zberu odpadov v obci.

Rastlinstvo a živočišstvo

Všeobecne možno konštatovať, že ide o intravilán mesta so zástavbou rodinných domov so záhradami. Z vegetácie sa tu uplatňujú antropogénne biotopy s rastlinstvom a živočíšstvom, prispôsobeným na špecifické ekologické podmienky ako napr. mechanické zraňovanie, prach, pôsobenie chemizácie a hnojenia a pod. Porasty prirodzenej vegetácie tu boli úplne nahradené ovocnými a okrasnými kultúrami drevín, záhradami a trávnymi porastami. Územie nedáva predpoklady pre výskyt druhovo bohatej biote. Vzhľadom na charakter územia, nie je predpoklad výskytu vzácnych druhov fauny a flóry.

Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

Environmentálna regionalizácia SR vymedzila kvalitu životného prostredia na základe komplexného zhodnotenia stavu ovzdušia, vôd, pôdy, bioty a horninového prostredia. Záujmové územie patrí do druhého stupňa úrovne ŽP z päťstupňovej škály, t.j. má vyhovujúce prostredie.

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov - ekonomickej a sociálnej situácie, výživových návykov, životného štýlu, úrovne zdravotníckej starostlivosti a v neposlednom rade aj kvality životného prostredia. Nekoordinovaná a nesystémová exploatácia prírodných zdrojov, znečisťovanie ovzdušia, povrchových a podzemných vôd a pôdy a tiež dopravná záťaž so všetkými negatívnymi dôsledkami spôsobujú prenikanie cudzorodých látok do prostredia a tým aj do potravinového reťazca, ktorý končí u človeka. K zhoršovaniu životného prostredia prispieva aj neorganizované hromadenie priemyselných a komunálnych odpadov i celková zastaralosť technológií a infraštruktúry. Odlesňovanie, sceľovanie pozemkov a odvodnenie krajiny podmienili celkové narušenie funkčnosti a štruktúry krajiny s nepriaznivým dopadom na genofond a biodiverzitu. Toto všetko ovplyvňuje v konečnom dôsledku najmä vek a zdravotný stav ľudskej populácie.

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. Žilinský kraj vzhľadom k pomerne nepriaznivej vekovej štruktúre obyvateľstva patrí k regiónom s vysokou mortalitou.

Z hľadiska príčin úmrtí dominuje v okrese Turčianske Teplice úmrtie na choroby obehovej sústavy. Medzi ďalšie významné príčiny úmrtia patria nádorové ochorenia, ochorenia dýchacej sústavy a choroby tráviacej sústavy.

Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality

Úroveň životného prostredia je jedným z faktorov, ktoré vplýva na zdravotný stav obyvateľov a sprostredkovane 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.

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

Súčasné ekologické problémy územia sú dané stavom reálnych bariér v krajine a vyplývajú z existencie stresových faktorov. Stresové faktory tvoria prvky súčasnej krajinnej štruktúry s najnižšou úrovňou (stupňom) ekologickej stability. Patria medzi ne existujúce zastavané plochy, technické diela, líniové stavby, veľkobloková orná pôda, dopravné komunikácie a podobne. Najvýraznejším aspektom, ktorý ovplyvňuje kvalitu životného prostredia posudzovaného územia je priemyselná výroba, automobilová doprava a železničná doprava, ktorej sprievodným javom je emisná a hluková záťaž. Ďalším nepriaznivým javom je intenzívna poľnohospodárska činnosť, ktorej dôsledkom je plošná kontaminácia hnojivami a agrochemikáliami a zvýšená prašnosťou v mimovegetačnom období. Pôvodné prírodné prostredie v záujmovom území je trvale poznačené antropogénnymi vplyvmi najmä poľnohospodárskou činnosťou, stavebnými prvkami, komunikáciami a priemyselnými objektmi.

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 súčasný most a časť úseku cesty I/65.

Stavenisko pre výstavbu sa bude nachádzať priamo v mieste exitujúceho rekonštruovaného úseku stavby.

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 vlastne réžií.

Spotreba zemného plynu

Navrhovaná činnosť si nevyžaduje spotrebu zemného plynu.

Doprava

Stavba predstavuje rekonštrukciu úseku cesty I/65 úsek medzi kilometrami ckm 99,534 - 100,038 (intravilán obce). Jedná sa o úsek dĺžky 504 m. Dôvodom navrhovanej stavby komunikácie je sanácia zosuvu telesa cesty v predmetnom úseku a vylepšenie nevyhovujúcich parametrov komunikácie. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarský potok. Mostný objekt je vo veľmi zlom stavebno-technickom stave. Jeho rekonštrukciou sa odstránia všetky poruchy a zvýši sa zaťažiteľnosť mosta na normové hodnoty. Most sa nachádza na ceste I/65 v obci Turček v k. ú Dolný Turček v smere na Turčianske Teplice a premosťuje Toliarský potok.

Úsek cesty I/65 bude v danom bode čiastočne neprejazdný – doprava bude vedená v jednom zúženom jazdnom pruhu striedavo pre obidva jazdné smery. Predpokladá sa dĺžka dopravných obmedzení (čiastočná uzávierka) po celú dobu výstavby t.j. cca 10 mesiacov.

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.

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 územia

Stavenisko pre výstavbu sa bude nachádzať priamo v mieste exitujúceho mosta a existujúcej časti rekonštruovanej vozovky.

V úseku kde komunikácia prechádza zastavaným úsekom obce je cestný pozemok lemovaný súkromnými pozemkami. V tejto časti sa nachádza viacero súkromných nehnuteľností, ktoré sú umiestnené nad aj pod komunikáciou (v priečnom smere). Súkromné pozemky, ktoré k týmto domom prislúchajú sú oplotené, pričom oplotenie je vo väčšine prípadov tesne pri komunikácií – cestný pozemok je veľmi úzky. Stavbou sa do týchto pozemkov nezasahuje, výnimku tvorí parcela 79/2 (za mostom 201 vľavo) kde je potrebné vybudovať nový oporný múr na hranici pozemku cesty. V úseku od km 0,090 – km 0,140 je po pravej strane komunikácie oplotenie cintorínu – stavbou sa do oplotenia nezasahuje. Komunikácia je po obidvoch stranách lemovaná betónovými aj drevenými stĺpmi na ktorých sú vedenia NN, VO a miestneho rozhlasu. Vzdialenosť týchto vedení je od okraja komunikácie rôzna, nie je však potrebná ich prekládka.

Stavba sa nachádza na mierne svahovitom pozemku v stiesnených pomeroch a bude realizované počas premávky na ceste I/65. Hĺbka stavebných jám je navrhnutá do 3,5 m – pri mostnom objekte. Súčasťou objektu mosta je navrhnutá ochrana a stabilizácia výkopov pažením s použitím štetovníc. Ostatné výkopy budú pažené aj nepažené svahované. Všetka vyťažená a opätovne nepoužitá zemina bude odvezená na skládku – depóniu zeminy. Pre stavbu sa predpokladá odvoz odpadov z búrania na recykláciu do recyklačného dvora, prípadne na skládku stavebného odpadu (napr. Kláštor pod Znievom). Ostatný odpad zo stavby bude uskladnený na skládke komunálneho odpadu.

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/65 v obci Turček. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní intenzitu dopravy oproti súčasnému stravu, 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 produkovaná odpadová voda.

Dažďová voda

Pre zlepšenie odtekania vody bude, v časti zachovanej existujúcej vozovky, frézovaním s následnou obnovou povrchu vozovky dosiahnutý požadovaný priečny sklon a budú vyrovnané nerovnosti na povrchu vozovky. Súčasťou rekonštrukcie cesty sú prečistenia a prehĺbenia zanesených cestných priekop, výmena rigolov, dlažby, zarezanie dosypanie a vyčistenie cestných krajníc z dôvodu lepšieho odtekania povrchových vôd z povrchu samotnej vozovky a rekonštrukcia priepustov. Zarezanie nespevnených krajníc bude do priečneho sklonu 8,0%, v prípade násypového svahu realizované až po hranu svahu. Nespevnené krajnice budú dosypané štrkodrvou fr. 0-22. Navrhovaný systém odvodnenia povrchových vôd z cesty I/65 je kombináciou existujúceho spôsobu odvodnenia s novým návrhom. V rámci rekonštrukcie existujúceho odvodnenia je navrhnuté vybúranie exist. priepustu DN 600 v km 0,018 25 a jeho kompletná výmena. Na vtoku, vpravo v smere staničenia, je kalová jama do ktorej je zaústený žľab navrhnutý pozdĺž cesty vpravo, ako prídlažba z obrubníkom. V km 0,06910 je úžľabie odkiaľ tečie voda do spevnenej priekopy pozdĺž cesty do novo navrhovaného priepustu DN 600 v km 0,251 prevádzajúceho vodu popod cestu I/65, zaústeného do miestneho potoka priekopou dĺžky 81 m. Voda z vozovky za priepustom pokračuje ďalej spevnenou priekopou, cez priepust DN 600 pod zjazdom v km 0,336, následne spevnenou priekopou do konca úpravy, plynule napojenou na existujúcu nespevnenú priekopu zaústenú do priepustu popod cestou I/65 v neriešenom úseku.

Odvodnenie mosta nad Toliarskym potokom bude riešené priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky. Voda bude strechovitým sklonom nasmerovaná obrubám ríms. Popri rímsach bude voda stekať pred a za most, kde bude popri rímsach vyústená do potoka prostredníctvom opevnenia opôr.

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 zo 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.2: 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	1 685
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	59
17 04 05	železo a oceľ	O	93
17 05 04	zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O	154
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	617

Všetok materiál z búrania bude recyklovaný pre ďalšie použitie (asfalty, betóny). Vybúrané kovové časti (kusy výstuže) budú vytriedené a odovzdané do zberných surovín. Materiál, ktorý nie je možné recyklovať bude riadne uskladnený na skládke odpadov o čom zhotoviteľ predloží investorovi doklad. Predpokladá sa s uskladnením na skládke Kláštor pod Znievom vo vzdialenosti 30 km od miesta stavby

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

Tab. č. 3: 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/65

Tab. č.4: 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 2,0 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/65. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Rekonštrukciou vozovky sa zlepší plynulosť premávky, čím sa zníži aj hluk, ktorý bude mierne

eliminovaný aj samotnou opravou povrchu vozovky, čí sa eliminuje hluk z prechodu nerovností na vozovke. 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 je možné počítať búracie práce, pri ktorých bude odstránená časť poškodenej cesty I/65 a to výmenou a zosilnením krytu komunikácie, lokálnej výmeny celej konštrukcie vrátane podložia s úpravou smerového a výškového riešenia, sanácia a zosilnenie ľavostrannej krajnice komunikácie, vybúranie existujúceho priepustu a výstavba 3 nových, oprava odvodnenia komunikácie, výstavba nového oporného múru na parcele 79/2 u súkromného vlastníka pozemku, obnova záchytných a bezpečnostných zariadení a obnova dopravného značenia.

Ďalšou investíciou bude prečistenie a prehĺbenie zanesených cestných priekop, výmena rigolov, dlažby, zarezanie dosypanie a vyčistenie cestných krajníc z dôvodu lepšieho odtekania povrchových vôd z povrchu samotnej vozovky a výstavba nového priepustu prevádzajúceho vodu v cestnej priekope popod zjazd v km -0,07450.

Pri búracích prácach existujúceho mosta bude odfrézovaný kryt vozovky v celom rozsahu stavby (aj na mostnom objekte), hrúbka celoplošného frézovania je 100 mm, na moste až do 400 mm, vybúranie zábradlia, odbúranie existujúcej mostnej rímsy zo železobetónu, vrstvy vyrovnávajúceho betónu, rozobratie existujúcich nosníkov, 4 na ľavej strane NK a 2 na pravej strane NK, vybúranie dobetonávkya medzi nosníkmi, časť z opôr na výtokovej strane existujúceho mosta, vybudovanie základu pre nové krídla a úplne odstránené existujúceho opevnenie dna potoka.

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

V rámci budovania nového mosta bude potrebné aj úprava koryta potoka v mieste existujúceho toku. Koryto potoka bude vyrovnané a upravené do nového lichobežníkové tvaru, ktorý zabezpečí plynulé prevedenie vody popod cestu I/65. Spevnenie bude lomovým kameňom hr. min 200 mm uloženým do betónového lôžka hrúbky min. 150 mm. Pod mostom sa takto vytvorí revízna lavička pozdĺž toku. Pre kamennú dlažbu je vhodný lomový kameň a to magmatická hornina. Škárovanie kamennej dlažby je navrhnuté cementovou maltou.

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. Obyvatelia, ako aj tranzitujúce autá, budú tiež ovplyvnené dopravnými obmedzeniami, ktoré počas rekonštrukcie ovplyvnia plynulosť dopravy na rekonštruovanom úseku.

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 susediace rodinné domy a automobilovú dopravu počas výstavby negatívny, ale len dočasného charakteru počas samotnej rekonštrukcie.

Vplyvy počas prevádzky

Po ukončení stavebných prác a spustení časti cesty I/65 a nového mosta s nadväznými komunikáciami do prevádzky sa prejavia dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na ceste I/65 v posudzovanej lokalite.

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 mikroklímy. 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. Zmena v charaktere doprave bude dočasného charakteru viazaná na obdobie samotnej rekonštrukcie.

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 jestvujúceho 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. Zvýšením plynulosti dopravy v danom úseku je možno hovoriť aj o znížení emisií z dopravy, ktoré ale bude zanedbateľné oproti súčasnému 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 pri prípadných haváriách motorových vozidiel alebo mechanizmov stavby.

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

Mostný objekt prevádza cestu I/65 ponad Toliarsky potok. 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 v koryte potoka.

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

Demolačné a stavebné práce budú mať mierne negatívny vplyv na vodnú faunu, prejavia sa najmä rušením počas demolačných a stavebných prác. K samotnému prerušeniu toku Toliarského potoka nedôjde, takže sa nepredpokladá významné ohrozenie vodných živočíchov, ktoré budú mať dostatočný priestor na presun na bezpečné miesto, kde nebudú ovplyvnené výstavbou. Ovplyvnenie toku Toliarského potoka môže dôjsť počas čistenia a úpravy koryta potoka.

Odstránenie a výstavba mostu si nevyžiada výrub drevín ani krovín v okolí navrhovanej činnosti.

Demolačné a realizačné práce, budú krátkodobo rušivo pôsobiť na živočíchy, ktoré žijú v tesnom okolí navrhovanej činnosti. Po ukončené 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 krajinných obraz, nakoľko navrhovaná činnosť len nahradí jestvujúci most ponad Toliarsky potok novým, bezpečnejším mostom a upraví sa povrch časti vozovky na ceste I/65. 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

Stavba predstavuje rekonštrukciu úseku cesty I/65 úsek medzi kilometrami ckm 99,534 - 100,038 (intravilán obce). Jedná sa o úsek dĺžky 504 m. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarsky potok.

Úsek cesty I/65 bude v danom bode čiastočne neprejazdný – doprava bude vedená v jednom zúženom jazdnom pruhu striedavo pre obidva jazdné smery. Predpokladá sa dĺžka dopravných obmedzení (čiastočná uzávierka) po celú dobu výstavby t.j. cca 10 mesiacov.

Počas rekonštrukčných prác bude doprava vedená v jednom jazdnom pruhu striedavo a bude riadená poverenými pracovníkmi stavby (regulovčíci), prípadne bude doprava riadená svetelnou signalizáciou. Dopravné obmedzenia budú viazané na dobu nevyhnutnú na zabezpečenie rekonštrukčných prác na posudzovanom území a negatíva budú len dočasného charakteru počas rekonštrukcie.

Po ukončení prác sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, čo prinesie pozitívny dopad na dopravnú situáciu v predmetnej lokalite.

Navrhovaná činnosť nekladie nároky na potrebu statickej dopravy.

Vplyv na dopravu bude v celkovom kontexte pozitívny a dlhodobý.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Stavba mostu ponad Toliarský potok a rekonštrukcia úseky cesty I/65 sa nachádza v blízkosti chránenej lokality (Územia európskeho významu NATURA 200), konkrétne v blízkosti lokality „Turiec a Blatnický potok – SKUEV0382“ priamo však do tejto lokality nezasahuje.

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 zbytkov materiálov. Plochy budú následne zarovnané, budú zahumusované a 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 2,0 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti, nakoľko rekonštrukcia bude prebiehať v intraviláne obce.

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, viazané na samotnú rekonštrukciu posudzovaného úseku cesty.

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/65. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu 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 nového mosta 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 negatívnemu 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 prejavia 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 prejaviť 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 výstavby nového mostu a rekonštrukcie časti vozovky na ceste I/65.

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 sa nachádza v blízkosti chránenej lokality (Územia európskeho významu NATURA 2000), konkrétne v blízkosti lokality „Turiec a Blatnický potok – SKUEV0382“ priamo však do tejto lokality nezasahuje.

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 sa nachádza a bude sa realizovať v intraviláne a čiastočne v extraviláne obce Turček a nahradí súčasný most ponad Toliarský potok v rovnakom mieste, ako stojí most, ktorý je v nevyhovujúcom stave, aj v súčasnosti a zrealizuje sa rekonštrukcia časti vozovky na ceste I/65.

V súčasnosti sa v širšom okolí nachádzajú zastavané plochy a poľnohospodárske plochy, pre ktoré je charakteristická pomerne nízka biodiverzita. Posudzované plochy, pre realizáciu navrhovanej činnosti nie sú z fytocenologického 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 bude nevyhovujúci most, ktorý je v zlom technickom stave, nahradený novým, ktorý zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy v hodnotenom území.

Z negatívneho dopadu na životné prostredie a obyvateľstvo je možno označiť obdobie počas demolačných prác na ceste I/65 a demolácie mosta a výstavby samotného mostu, 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. 5: 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	■												
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

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 dodržovať 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.

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, ktoré sa postupne menia na trvalo zastavané územie. Biodiverzita územia je hodnotená ako nízka.

Stavba sa nachádza v blízkosti chránenej lokality (Územia európskeho významu NATURA 2000), konkrétne v blízkosti lokality „Turiec a Blatnický potok – SKUEV0382“ priamo však do tejto lokality nezasahuje.

Jestvujúce voľné plochy priamo v susedstve stavby 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 vozovky úseku cesty I/65 a výstavba nového mosta ponad Toliarský potok, aby sa stav okolitého prostredia zlepšil oproti súčasnosti a pre zabezpečenie bezpečnosti premávky.

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

Navrhovaná činnosť sa nachádza v intraviláne a v časti v extraviláne obce Turček. Obec nemá vypracovaný územný plán.

Navrhovaná činnosť rekonštrukcia vozovky sa nachádza v katastrálnom území Dolný Turček. Most sa nachádza v intraviláne obce Turček na ceste I/65 v smere na Turčianske Teplice. Most premosťuje Toliarský potok.

Dôvodom pre realizáciu stavby je nevyhovujúci stavebnotechnický a bezpečnostný stav cesty, v dôsledku čoho je potrebná úprava. V dôsledku vysokého dopravného zaťaženia cesty I/65. Objekt začína v kilometrovníkom staniční cesty I/65 v km 99,534 a končí v km 99,668. Daný úsek sa nachádza v intraviláne a čiastočne v extraviláne obce Turček. Stavba sa nachádza v zastavanom území. Príčiny havarijného stavu v riešenom úseku cestnej komunikácie I/65 sú v jej nedostatočnej odolnosti na neustále stúpajúce dopravné zaťaženie a nevhodné zabezpečenie zárezov a násypov telesa vozovky pri jej šírkovom usporiadaní. To spôsobuje postupné porušovanie vozovky, pričom do vznikajúcich trhlín zateká voda, ktorá zhoršuje deformačnú a stabilitnú odolnosť. Pri neriešení daného stavu je takto zaťažovaná časť cesty veľmi náchylná na zosúvanie. Uvedený úsek bol už viackrát opravovaný, situácia však dospela k potrebe komplexnejšieho sanačného zásahu aj do zemného telesa vozovky a jej okolia.

Naprieč trasou cesty tečie Toliarsky potok, v miestach kríženia je navrhnutá rekonštrukcia existujúceho mostu. Na trase sa nachádza 1 priepust pod vjazdom v km – 0,074 50. Stavbou sa

nemení smerové aj výškové vedenie komunikácie. Šírka jazdných pruhov cesty sa nemení ostáva zachovaná 3,25 m (pôvodná aj navrhovaná), šírka nespevnenej krajnice je miestami premenlivá – v miestach doplnenia zvodidiel bude rozšírená. V rámci mostného objektu je navrhnutý oporný múr na podopretie vozovky v ľavom jazdnom pruhu smer Turčianske Teplice

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 Turčianske Teplice, 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 Turčianske Teplice, Odbor starostlivosti o ŽP o upustenie od požiadavky variantného riešenia. Okresný úrad Turčianske Teplice, Odbor starostlivosti o ŽP vplyvov na životné prostredie vo svojom liste č. OU-TR-OSZP-2022/000006-002 zo dňa 05.01.2022. 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 závadu na ceste I/65 bez záberov susedných súkromných pozemkov. Účelom stavby je odvrátenie veľmi zlého stavebno-technického stavu na existujúcom mostnom objekte na ceste I/65 a existujúcej pozemnej komunikácie. Navrhovaná činnosť rieši odstránenie starého existujúceho mostu a výstavbu nového mostu s úpravou smerového a výškového vedenia trasy cesty I/65 v mieste premostenia a nadväznosti na existujúcu cestu I/65.

B/ alternatívne stavebné a technologické riešenie

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

Navrhnuté bude zariadenie, ktoré 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. Jedná sa o pomerne jednoduchú stavbu – výstavba mosta ponad Toliarský potok a rekonštrukcia úseku na ceste I/65 obec Turček v km 99,668 =km 0,000 00 – km 100,038= KÚ 0,370 31.

Uvedeným technickým variantom sa zabezpečí rýchle ekonomicky prijateľné obnovenie bezproblémovej dopravnej situácie s výrazným zvýšením bezpečnosti cestnej premávky.

Účelom stavby je odstránenie havarijného stavebno-technického stavu na existujúcej komunikácií. Účel bude dosiahnutý sanáciou zosuvu komunikácie a rekonštrukciou jej vozovky. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia a sfunkčnenie odvodnenia cesty čím sa zabráni ďalším poruchám v budúcnosti. Súčasťou stavby je aj rekonštrukcia mostného objektu ponad Toliarský potok. Mostný objekt je vo veľmi zlom stavebno-technickom stave. Jeho rekonštrukciou sa odstránia všetky poruchy a zvýši sa zaťažiteľnosť mosta na normové hodnoty.

Existujúca komunikácia je asfaltová a nespĺňa parametre cesty I. triedy. Komunikácia cez dané územie prechádza pomerne priamo v smere z juhu na sever. Z hľadiska smerového sa na danom úseku nachádza celkovo až šesť smerových oblúkov s polomermi od 150 do 1000 m. Vybavenie existujúcej komunikácie tak isto nespĺňa požiadavky kladené na modernú cestu I. triedy. Po pravej strane komunikácie terén stúpa do svahu, nachádza sa tu priekopa. Šírka krajnice je nedostatočná a v úsekoch popri zástavbe je hneď na hranici spevnenia oplotenie súkromných pozemkov. V mieste zosuvu bolo zvodidlo poškodené, nahradené bolo zvodidlom s úrovňou zadržania H2, šírka krajnice je však v tomto úseku nedostatočná pre plnú funkčnosť takéhoto zvodidla. Priekopy a odvodňovacie zariadenia sú nedostatočné. Po celej dĺžke trasy sa na pravej strane nachádza priekopa, ktorá má nedostatočnú šírku a hĺbku. Dna priekop sú zanesené a špinavé, odtok vody je obmedzený. V miestach vjazdov je priekopa prerušená bez priepustov, ktoré by prevádzali vodu popod vjazdy. V km 0,018 25 sa nachádza existujúci priepust, ktorý je iba čiastočne funkčný a na vtoku aj výtoku má rozpadnuté čelá.

Navrhnutými úpravami cesty I/65 v km 99,668 a končí v km 100,038 dôjde ku zvýšeniu únosnosti vozovky a ku zvýšeniu celkovej bezpečnosti komunikácie. Na riešenej trase cesty I/65 v predmetnom objekte dôjde ku nasledovným stavebným úpravám, ktorými sa odstránia poruchy komunikácie a to výmene a zosilneniu krytu komunikácie, lokálnej výmene celej konštrukcie vrátane podložia s úpravou smerového a výškového riešenia, sanácii a zosilneniu ľavostrannej krajnice komunikácie, vybúraniu existujúceho priepustu a výstavba 3 nových priepustov, oprave odvodnenia komunikácie, výstavbe nového oporného múru, obnove záchytných a bezpečnostných zariadení a obnove dopravného značenia.

Pôvodný most ponad Toliarsky potok bol postavený v roku 1970. Existujúci most (ev.č. 56-072, ID M6288) má založenie pravdepodobne plošné, opory sú nízke betónové. Opory sú tvorené základom, driekom, úložným prahom a krátkymi rovnobežnými krídlami. Most nemá ložiská, nemá mostné závery ani odvodňovače. Mostný zvršok je tvorený ŽB rímsami do ktorých sú zabetónované dvojmadlové oceľové zábradlia. Vozovka je asfaltová a má nadmernú hrúbku. Terén okolo mosta je neupravený, na moste sa nachádza chránička nezisteného pôvodu. Všetky časti mosta sú pôvodné, na moste bola v minulosti robená stavebná údržba vo forme dobetonávky spodnej časti opory 1, pravdepodobne kvôli vymývaniu opory. Na moste sa vyskytujú nasledovné poruchy, ktoré sa stavbou odstraňujú. Mostné zábradlia (bezpečnostné zariadenia) sú nevyhovujúce, rímsy sú úplne zdegradované, miestami je odhalená betonárska výstuž a nespĺňajú požiadavky na kotvenie, vozovka mosta je v zlom stave, odvodnenie vozovky je nefunkčné, nachádzajú sa v nej trhliny, nosníky typu Hájek, ktoré tvoria nosnú konštrukciu mosta sú zväčša v pomerne dobrom stave avšak štyri ľavé

krajné nosníky a dve pravé krajné nosníky sú vo veľmi zlom stave a sú výrazne viac poškodené ako vnútorné, poškodenie nosníkov spočíva v odhalení betonárskej výstuže a jej následnou koróziou.

Vymenenou pôvodnej poškodenej konštrukcie mosta za nový most bude zlepšenie priechodnosti a tým zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Sprievodné negatívne vplyvy súvisiace s prevádzkou navrhovanej činnosti nepredstavujú významné riziko ohrozenia životného prostredia a jeho zložiek. Antropogénna záťaž, ktorá bude súvisieť s búracími a realizačnými prácami bude predstavovať len krátkodobé zaťaženie viazané na stavebné práce a len v bezprostrednom okolí staveniska bez významného vplyvu na životné prostredie. Vzhľadom na nulové (záber pôdy) alebo len dočasné obmedzenia (hluk, doprava, emisie) a vplyvy na životné prostredie a prevažujúce socio-ekonomické prínosy (zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, ako aj samotnej komunikácie) je realizácia navrhovanej činnosti v navrhovanom území optimálna.

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

- Koordinačný výkres
- List OÚ Turčianske Teplice o upustení od požiadavky variantného riešenia
- Celková situácia stavby – v texte

7. Doplňujúce 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: Stavba I/65 Turček, odstránenie havarijné ho stavu, DAQE Slovakia s.r.o., Ing. Lukáš Rolko
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Turček na roky 2007 – 2010, s výhľadom do 2013
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 -2020
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Turčianske Teplice na roky 2007 -2013
- Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Turčianske Teplice
- Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, 2002
- Mazúr E., Lukniš M.: Geomorfologické jednotky 1:500 000, Atlas SSR, SAV, 1980
- Európsky významné biotopy ma Slovensku, ŠOP SR Banská Bystrica
- Katalóg biotopov Slovenska, Daphne, 2002
- www.sopsr.sk
- www.sazp.sk
- www.turcek.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 Turčianske Teplice, Odboru starostlivosti o životné prostredie liste č. OU-TR-OSZP-2022/000006-002 zo dňa 05.01.202, ktorým Okresný úrad Turčianske Teplice, 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.

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

V predloženom 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 29.12.2021 .....

Za navrhovateľa

PhDr. Ivan Brečka, MBA riaditeľ IVSC Žilina

V Žiline, dňa .....

PRÍLOHY