

Kapitola IV.12 Kumulatívne vplyvy dokumentácie Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti (8a) na stavbu „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ bola doplnená na základe ústneho prejednávania zo dňa 01.12.2022 na OÚ ŽP v Trenčíne.

IV.12 Kumulatívne vplyvy

Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže spoločne s okolitými aktivitami, najmä preložkou Chynoranskej železničnej trate, prejavíť v prípade hlukovej a emisnej situácie, vplyvu na povrchové a podzemné vody, vplyvu na vegetáciu (výrubu drevín) dotknutého územia a vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo.

Nevyhnutným predpokladom začiatku realizácie stavby modernizácie cestného mosta je súčasná, resp. skoršia, realizácia nasledujúcich stavieb:

- "Zelený most - rozšírenie verejného vodovodu, Trenčín" (investor TVK, a.s.), v rámci ktorej sa uvažuje s vybudovaním prepojovacieho vodovodu medzi ľavým a pravým brehom rieky Váh v meste Trenčín do konca roka 2023 (cez starý železničný most). Po realizácii prepojovacieho vodovodu v rámci stavby "Zelený most - rozšírenie verejného vodovodu, Trenčín", bude možné dočasne odstrániť existujúci vodovod z nosnej konštrukcie cestného mosta cez rieku Váh počas realizácie stavby modernizácie cestného mosta.
- súčasná realizácia stavby preložky železničnej trate č. 130 A Chynorany - Trenčín, ktorá je riešená ako samostatná stavba „Preložka Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“. Postup výstavby preložky železničnej trate musí byť začlenený do jednotlivých etáp realizácie stavby cestného mosta a musí rešpektovať potreby stavby modernizácie cestného mosta. V súčasnosti sa spracováva dokumentácia pre územné rozhodnutie (DRAWTECH s.r.o, Žilina).

Preložka Chynoranskej železničnej trate bola posúdená v rokoch 2002-2003 ako súčasť stavby ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žel. km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. podľa vtedy platného zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (Ekotrada HT, s.r.o., Bratislava, 06/2002). MŽP SR vydalo záverečné stanovisko dňa 15.06.2003 pod č. 3941/02-4.3.

Následne v roku 2013 bolo vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (ENVICONSULT, s.r.o., Žilina, 01/2013) na stavbu Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod; III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá. MŽP SR vydalo vyjadrenie dňa 04.03.2013 pod č. 7354/2013-3.4/ml.

Preložka Chynoranskej železničnej trate predstavuje lokálnu preložku (priečny, smerový posun rádovo v metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati.

Kumulatívny vplyv hluku

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou modernizovaného mosta na ceste I/61 je potrebné uvažovať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na ceste I/61, zo zbytkovej dopravy na ostatnej cestnej sieti a dopravy na Chynoranskej železničnej trati.

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku, hlavne v miestach použitia ťažkých stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania výstavby modernizácie mosta č. 61-055,056 a Chynoranskej železničnej trate.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A).

Presmerovaním dopravnej obsluhy cez intravilán mesta Trenčín dôjde dočasne a krátkodobu k zvýšeniu hlukovej záťaže vplyvom zvýšenej intenzity dopravy.

Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov a organizačnými opatreniami obsiahnutými v projekte organizácie výstavby

Súčasťou DÚR modernizácie mosta je Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), v rámci ktorej boli pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov spočítané hlukové záťaže pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc pre súčasný stav a vo výhľadových stavoch pre rok 2040. Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp hluková štúdia

konštatuje, že z hľadiska prevádzky riešenej infraštruktúry vo výhľadovom roku 2040 dôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach rodinných budov na Bratislavskej ul. Toto prekročenie hluku by nastalo aj v prípade stavu bez realizácie riešeného zámeru. Ide o hodnoty do 18 dB v nulovom stave a o cca 13 dB vo výhľadovom stave. Vzhľadom na priestorové možnosti a rozhladové pomery v blízkosti cesty I/61 na Bratislavskej ulici nie je možné vybudovať účinnú súvislú protihlukovú bariéru. V zmysle bodu 1.6. vyhlášky č. 549/2007 Z.z. platí: *Ak je preukázané, že jestvujúci hluk z pozemnej dopravy prekračujúci prípustné hodnoty pre kategórie územia II. a III., zapríčinený postupným narastaním dopravy nie je možné obmedziť dostupnými technickými opatreniami alebo organizačnými opatreniami bez podstatného narušenia dopravného výkonu, posudzovaná hodnota pre kategóriu územia III. môže prekročiť prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku z pozemnej dopravy najviac o 10 dB.* Tento bod je možné uplatniť takmer v celom rozsahu v danej lokalite.

Iba pre úsek na novej križovatkovej vetve „B“ bude potrebné uvažovať s protihlukovou stenou za účelom ochrany severných fasád bytových budov na ul. Kniežaťa Pribinu. Výška tejto protihlukovej steny bude 3 m a jej dĺžka v rámci tejto stavby 114 m, avšak mala by pokračovať ďalej cca 115 m aj v zábere vetvy "B" v rámci stavby "Preložka cesty I/61 - Trenčín". Navrhovaná protihluková stena bude osadená na mostnom objekte SO 204. Protihluková stena bola spočítaná ako priehľadná s odrazivým povrchom, čo ale nevylučuje možnosť použitia pohltivých panelov. Pokiaľ by takáto protihluková stena nebola vybudovaná, bolo by nutné riešiť fasádne opatrenia na dotknutých bytových budovách v rámci riešeného záberu stavby.

V rámci DÚR preložky Chynoranskej železničnej trate nebola spracovaná hluková štúdia. Na základe konštatovania projektanta, že sa nezmení charakter prevádzky na trati, a vzhľadom k tomu, že sa jedná o lokálnu preložku trate (priečny, smerový posun rádo vo metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati, je možné predpokladať, že sa hlukové pomery v okolí predmetnej železničnej trate oproti súčasnosti nezmenia.

Kumulatívny vplyv na ovzdušie

Pri realizácii stavby dôjde k zvýšeniu prašnosti, a to najmä počas suchého a veterného obdobia. Zároveň dôjde aj k znečisteniu ovzdušia emisiami z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov. Počas realizácie stavby môže stavenisko pôsobiť ako zdroj prašnosti iniciovaný vetrom alebo stavebnými mechanizmami a nákladnými autami, ktoré budú mobilnými zdrojmi emisií. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami. Realizáciou modernizácie mosta č. 61-055,056 a lokálnej preložky Chynoranskej železničnej trate sa nepredpokladá zvýšenie prašnosti v riešenej oblasti, nakoľko ani jedna stavba nezmení charakter prevádzky, resp. nezvýši množstvo dopravy oproti súčasnému stavu.

Pre stavbu modernizácie cestného mosta bola spracovaná Rozptyľová (emisná) štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), v rámci ktorej bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Z výpočtov vyplýva, že obyvatelia mesta Trenčín nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre.

V rámci DÚR preložky Chynoranskej železničnej trate nebola spracovaná rozptyľová (emisná) štúdia. Na základe konštatovania projektanta, že sa nezmení charakter prevádzky na trati, je možné predpokladať, že sa emisné pomery v okolí predmetnej železničnej trate oproti súčasnosti nezmenia.

Kumulatívny vplyv na povrchové a podzemné vody

Navrhovaná stavba modernizácie cestného mosta okrajovo zasahuje do CHVO Strážovské vrchy, do ochranného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd 2. stupňa (PHO VZ Soblahovská, ľavý breh rieky Váh), a zároveň je časť stavby situovaná v inundačnom území rieky Váh (priestor medzi hrádzami). Tieto skutočnosti predstavujú isté obmedzenia vyplývajúce z rešpektovania platných legislatívnych predpisov v oblasti ochrany vôd.

Obdobné obmedzenia platia aj pri preložke Chynoranskej železničnej trate v meste Trenčín.

V rámci modernizácie cestného mosta nedôjde k preložke vodného toku. Pristúpi sa k dočasným úpravám vo vodnom toku počas demolácie a výstavby novej nosnej konštrukcie mosta cez rieku Váh (v rámci objektu SO 008). Po ukončení výstavby mostného objektu cez rieku Váh sa z koryta rieky odstránia všetky prekážky, ktoré by mohli znižovať kapacitu prietoku rieky Váh a v dotknutom úseku sa zrealizujú trvalé úpravy ochrannej hrádze na ľavom a pravom brehu rieky Váh (v rámci SO 550), trvalé úpravy dotknutých úsekov brehov a koryta rieky Váh (v rámci SO 551) a úprava plôch v inundačnom území rieky Váh na ploche trvalých, resp. dočasných, záberov stavby (v rámci SO 801).

Prevádzkou modernizácie cestného mosta sa, vzhľadom na jej charakter (premostenie vodného toku), nepredpokladá negatívne ovplyvnenie režimu, či kvality podzemných vôd v dotknutom území. Taktiež

sa nepredpokladá zhoršená kvalita povrchových vôd a vodných útvarov, nenaruší sa prirodzená vodná bilancia, ani prirodzené odtokové pomery v území. Nepredpokladá sa ani negatívne ovplyvnenie CHVO Strážovské vrchy, ktorej hranica prebieha v línii ľavého brehu vodného toku Váh, PHO podzemných vôd 2. stupňa VZ Soblahovská (ľavý breh rieky Váh), či inundačného územia rieky Váh.

Návrh premostenia koryta Váhu bol počas spracovania DÚR prekonzultovaný s:

- OÚ ŽP Trenčín a TVK a.s. Trenčín (ohľadne odvedenia dažďových vôd do kanalizácie, resp. terénu),
- MDPaT SR, sekcia vodnej dopravy, odbor vnútrozemskej plavby (ohľadne Vážskej vodnej cesty).

Súčasťou DÚR modernizácie cestného mosta je Hydrogeologický posudok (Vodné Zdroje Slovakia, s.r.o., Bratislava, 09/2022), z ktorého výsledkov hodnotenia vyplýva, že využívaný vodárenský zdroj Trenčín - Soblahovská cesta je situovaný v zastavanom území a patrí medzi zraniteľné vodárenské zdroje. Hlavným zdrojom dotácie vodárenského zdroja je podzemná voda prúdiaca v aluviálnej nive Váhu zo smerov V, SV, S. Riziko ohrozenia brehovou infiltráciou z príľahlej časti toku je vzhľadom na prevažne nízku hladinu vody v rieke Váh minimálne.

Gravitačné odvedenie zrážkových vôd z časti objektu SO 202 (časť „most križovatka“) prostredníctvom objektu SO 504 Dažďová kanalizácia a ORL cesty I/61 v km 0,440 a gravitačné odvedenie zrážkových vôd z mostov SO 203 a SO 204 (na ktorých by nebola vedená cestná premávka) v množstve je riešené do nespevnených otvorených priekop navrhnutých pod mostnými objektmi SO 203, resp. SO 204. Ide o dočasné odvodnenie komunikácií na mostoch do doby vybudovania plánovanej preložky cesty I/61 (rieši samostatná stavba), v rámci ktorej by sa odvodňovacie potrubia z mostných objektov SO 203 a SO 204 a z časti mostného objektu SO 202 (časť „most križovatka“) zaústili do dažďovej kanalizácie navrhovanej, resp. zrealizovanej v rámci stavby preložky cesty I/61 (po roku 2030).

Vzhľadom na stavebné riešenie priekop s dominantným odparovacím účinkom a predpokladaným minimálnym vsakom, s akumulácnou kapacitou dimenzovanou na 15 minútový dážď, je riziko ohrozenia vodárenského zdroja minimálne.

Je preto reálny predpoklad, že uplatnením princípu opatrnosti a dodržaním preventívnych ochranných opatrení, bude aj v danom prípade riziko minimalizované. Realizácia projektovanej stavby je nevyhnutná z hľadiska všeobecnej bezpečnosti i rozvoja mesta Trenčín.

V rámci DÚR preložky Chynoranskej železničnej trate nebolo popísané, či preložka železničnej trate bude mať vplyv na legislatívne chránené územia z pohľadu ochrany vôd v danom území, a preto nie je možné v súčasnosti relevantne zhodnotiť vplyv na vodné pomery.

Kumulatívny vplyv na dotknutú vegetáciu

Počas realizácie modernizácie mosta bude z dôvodu stavebných prác nevyhnutné odstrániť na základe výsledkov Dendrologického prieskumu (DÚR, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) 805 ks stromov a 710 m² krovín. Spoločenská hodnota drevín bola vypočítaná pre 756 ks stromov a 662 m² kríkových porastov vo výške 315 592,53 €. Inventarizované dreviny predstavujú krajínotvornú zeleň, cestnú zeleň cesty I/61 a brehovú zeleň rieky Váh.

Zároveň v rámci dendrologického prieskumu boli vytypované dreviny, ktoré budú počas výstavby navrhnuté na zachovanie. Poloha navrhovaných drevín na ochranu počas výstavby je znázornená v mapových prílohách dendrologického prieskumu. Počas terénneho prieskumu bolo vytypovaných 56 ks stromov a 32 m² kríkového porastu na zachovanie. V ďalšom stupni projektovej dokumentácii bude nevyhnutné tieto počty aktualizovať (upresniť). Bližšia špecifikácia drevín ako druh, obvod kmeňa, počet drevín a ochranné opatrenia budú uvedené v samostatnom elaboráte „Ochrana drevín pri stavebnej činnosti“, ktorý bude spracovaný vo vyššom stupni projektovej dokumentácie. Dokumentácia ochrana drevín pri stavebnej činnosti musí byť vypracovaná v súlade s STN 83 7010 a Arboristického štandardu 2. – ochrana drevín pri stavebnej činnosti. Po ukončení prác na moste sa pristúpi k revitalizácii územia, ktorá bude podrobnejšie riešená v ďalších stupňoch PD v objektoch vegetačných úprav.

V rámci realizácie preložky Chynoranskej železničnej trate sa uvažuje s odstránením drevín, ktoré budú v kolízii s danou stavbou. S podrobnou inventarizáciou drevín sa uvažuje v ďalšom stupni PD.

Nakoľko súčasťou spracovanej DÚR preložky Chynoranskej železničnej trate nie je elaborát inventarizácie drevín, nie je možné relevantne posúdiť kumulatívny vplyv oboch stavieb na dotknutú vegetáciu, resp. na výruby drevín.

Kumulatívne vplyvy stavebnej činnosti na obyvateľstvo

Vzhľadom k lokalizácii modernizácie cestného mosta i preložky Chynoranskej železničnej trate neďaleko obytnej zóny, v bezprostrednej blízkosti centra mesta Trenčín, možno očakávať priamy vplyv na obyvateľov dotknutých rodinných domov a administratívnych budov ako v etape výstavby, tak aj počas prevádzky.

Obdobie výstavby oboch stavieb bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života priamo v meste Trenčín v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Vplyv hluku na obyvateľstvo sa predpokladá nielen počas demolácie, ale aj počas samotnej výstavby, či už mostného objektu alebo preložky železničnej trate, najmä počas činností, ktoré budú spojené so zemnými prácami a s prevozom stavebného materiálu medzi stavbou a stavebnými dvormi, zdrojmi materiálov a skládkami. Bývajúcemu obyvateľstvu bude ako rušivé vnímať časté prejazdy stavebných a nákladných mechanizmov, s ktorými bude nevyhnutne spojený hluk, prašnosť a znečistenie komunikácií. Cestujúca verejnosť bude musieť počas celého obdobia výstavby znášať dopravné obmedzenia. Odstránenie vegetácie, rozkopávky, oplotenia, stavebné dvory budú negatívne vplyvať na estetické vnímanie prostredia všetkých ľudí, ktorí sa v tejto oblasti denne, alebo príležitostne pohybujú. Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia najmä hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne mesta Trenčín a zavedenie vhodných organizačných opatrení vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.

Takmer počas celej realizácie stavby modernizácie cestného mosta bude musieť byť doprava, vrátane chodcov a cyklistov, úplne vylúčená (predpoklad cca 2,5 roka), t.j. pre verejnosť bude uzavretý celý úsek cesty I/61 od križovatky s miestnou komunikáciou (Ľ. Stárka) na pravom brehu po križovatku s vetvou cesty I/61 (Kniežat'a Pribinu) na ľavom brehu (jedná sa o úsek cesty I/61 v dĺžke 600 m). Pre cestnú dopravu bude vedená obchádzková trasa v smere z Dubnice nad Váhom po vetve cesty I/61 (Kniežat'a Pribinu) a následne po ceste II/507 (Električná) na nový cestný most cez rieku Váh (cesta I/61a), ktorý sa nachádza cca 2,5 km južne od riešeného „starého“ cestného mosta cez Váh. V určitých fázach výstavby bude nutné vylúčiť (krátkodobo) aj premávku na vetve cesty I/61 (Kniežat'a Pribinu) pod riešeným cestným mostom, t.j. v úseku Hasičská - Električná, pričom počas týchto výluk bude premávka vedená po obchádzkovej trase, a to z cesty I/61 po súbežnej miestnej ceste (Palackého) a vetve cesty I/61 (Rozmarínová) na cestu II/507 (Električná).

Projekt modernizácie cestného mosta počíta predbežne s 9. hlavnými etapami výstavby. Kroky súvisiace s výstavbou samostatnej stavby preložky železničnej trate Chynorany - Trenčín sú začlenené do týchto etáp:

- 1. ETAPA - príprava územia stavby - 4 mesiace (11.2026 - 02.2027)
Obmedzenia počas 1. etapy:
 - premávka na existujúcej (pôvodnej) železničnej trati s krátkodobými výlukami počas stavby dočasného priecestia v žkm 50,397 (nutnosť prác vo vlakových prestávkach, resp. v krátkodobých výlukách),
 - čiastočné obmedzenie dopravy na ceste I/61 a vetve cesty I/61 v priestore stavby.
- 2. ETAPA - príprava na demoláciu mosta cez rieku Váh, realizácia zakladania spodnej stavby mosta na vetve „B“, začiatok preložky žel. trate (súvisiaca stavba) - 3 mesiace (03.2027 - 05.2027),
Obmedzenia počas 2. etapy:
 - premávka na pôvodnej (existujúcej) železničnej trati s krátkodobými výlukami počas realizácie zakladania spodnej stavby mosta na križovatkovej vetve „B“ (práce realizované prevažne mimo zásahu do prevádzky na koľaji; požaduje sa obmedzenie traťovej rýchlosti vzhľadom na práce vykonávané v tesnej blízkosti prevádzkovej koľaje, predpokladá sa občasná nutnosť prác vo vlakových prestávkach, resp. v krátkodobých výlukách); dočasné priecestie na existujúcej (pôvodnej) trati v žkm 50,397 v prevádzke,
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežat'a Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most.
- 3. ETAPA - demolácia mosta cez Váh, realizácia časti preložky železničnej trate - 6 mesiacov (06.2027 - 11.2027),
Obmedzenia počas 3. etapy:
 - premávka na pôvodnej (existujúcej) železničnej trati s krátkodobými výlukami počas stavby dočasného priecestia v žkm 50,624 resp. počas odstránenia dočasného priecestia v žkm 50,397 (nutnosť prác vo vlakových prestávkach resp. v krátkodobých výlukách); následne dočasné priecestie na existujúcej (pôvodnej) trati v žkm 50,624 v prevádzke,
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežat'a Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most.
- 4. ETAPA - demolácia „nadjazdu Trenčín“, realizácia spodnej stavby hlavného mosta - 2 mesiace (12.2027 - 01.2028),

Obmedzenia počas 4. etapy:

- železničná doprava vedená na existujúcej (pôvodnej) trati s obmedzením traťovej rýchlosti (práce realizované mimo zásahu do prevádzky na koľaji, požaduje sa obmedzenie traťovej rýchlosti vzhľadom na práce vykonávané v tesnej blízkosti prevádzkovej koľaje); dočasné priecestie na existujúcej (pôvodnej) trati v žkm 50,624 v prevádzke,
 - dočasná úplná výluka železničnej dopravy na existujúcej (pôvodnej) trati počas demolácie existujúcich konštrukcií mosta „nadjazd Trenčín“ v polohe existujúcej trate (predpoklad 6 dní),
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežat'a Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most,
 - dočasné úplné uzavretie vetvy cesty I/61 (Ul. Kniežat'a Pribinu) počas demolácie „nadjazdu Trenčín“ (predpoklad 4 dni) - odklon (obojsmerne) na miestnu obslužnú cestu (Palackého ul.) a vetvu cesty I/61 (Rozmarínová ul.),
 - obmedzenie dopravy na miestnej ceste v úseku pod „nadjazdom Istebník“ (Zlatovce).
- 5. ETAPA - príprava realizácie nosnej konštrukcie (NK) hlavného mosta, realizácia časti spodnej stavby mosta „križovatka“ a nadjazdu „centrum“, realizácia časti preložky trate, demolácia nosnej konštrukcie „nadjazdu Istebník“ - 5 mesiacov (02.2028 - 06.2028),

Obmedzenia počas 5. etapy:

- železničná doprava vedená na existujúcej (pôvodnej) trati bez výluk s obmedzením traťovej rýchlosti (práce realizované mimo zásahu do prevádzky na koľaji, požaduje sa obmedzenie traťovej rýchlosti vzhľadom na práce vykonávané v tesnej blízkosti prevádzkovej koľaje, predpokladá sa občasná nutnosť prác vo vlakových prestávkach); dočasné priecestie na existujúcej (pôvodnej) trati v žkm 50,624 v prevádzke,
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežat'a Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most,
 - dočasné úplné uzavretie časti miestnej obslužnej cesty (ul. Ľ. Stárka) na pravom brehu (Zlatovce) počas demolácie „nadjazdu Istebník“ (predpoklad 3 dni) - odklon na miestnu obslužnú cestu (Palackého ul.) a vetvu cesty I/61 (Rozmarínová ul.).
- 6. ETAPA - dokončenie stavby preložky trate, dokončenie spodnej stavby mosta na vetve „B“, začiatok realizácia NK hlavného mosta Váh, mosta „križovatka“ a nadjazdu „centrum“ - 3 mesiace (07.2028 - 09.2028),

Obmedzenia počas 6. etapy:

- úplná výluka železničnej dopravy na existujúcej (pôvodnej) žel. trati; v závere etapy obnovenie železničnej dopravy už po preloženej (novej) trati s dočasným priecestím v žkm 50,509 v prevádzke,
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežat'a Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most,
 - čiastočné obmedzenie dopravy na miestnej ceste v úseku pod „nadjazdom Istebník“ (Zlatovce).
- 7. ETAPA - realizácia NK hlavného mosta a „nadjazdu Istebník“, dokončenie NK a vrchnej stavby mostu „križovatka“ a nadjazdu „centrum“, realizácia mostov na križovatkových vetvách, demolácia oporných múrov na ceste I/61 - 8 mesiacov (10.2028 - 05.2029),

Obmedzenia počas 7. etapy:

- železničná doprava vedená na preloženej (novej) trati bez výluk s obmedzením traťovej rýchlosti na max. 40 km/h; dočasné priecestie na preloženej (novej) trati v žkm 50,509 v prevádzke,
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežat'a Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most - v určitých fázach, ak to bude možné, už cez nový priechod cez trať v žkm 50,279 na hrádzu,
 - úplné uzavretie účelovej prístupovej cesty k rodinným domom na Bratislavskej ulici,
 - čiastočné obmedzenie dopravy na ceste I/61 v úseku od križovatky s ul. Veľkomoravská po križovatku s ul. Ľ. Stárka,
 - čiastočné obmedzenie dopravy na miestnej obslužnej ceste ul. Ľ. Stárka v priestore stavby.
- 8. ETAPA - dokončenie vrchnej stavby hlavného mosta a mostov na križovatkových vetvách, úprava cesty I/61, realizácia nových IS - 5 mesiacov (06.2029 - 10.2029),

Obmedzenia počas 8. etapy:

- železničná doprava vedená na preloženej trati bez výluk s obmedzením rýchlosti na max. 40 km/h (práce realizované mimo zásahu do prevádzky na koľaji, požaduje sa obmedzenie traťovej rýchlosti vzhľadom na práce vykonávané v tesnej blízkosti prevádzkovej koľaje, predpokladá sa občasná nutnosť prác vo vlakových prestávkach; dočasné priecestie na preloženej (novej) trati v žkm 50,509 v prevádzke (v závere 8. etapy sa zruší),
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežata Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most - v určitých fázach, ak to bude možné, už cez nový priechod cez trať v žkm 50,279 na hrádzu,
 - čiastočné obmedzenie dopravy na ceste I/61 v úseku od križovatky s ul. Veľkomoravská po križovatku s ul. Ľ. Stárka.
- 9. ETAPA - dokončovacie práce, úpravy ciest po výstavbe - 3 mesiace (10.2029 - 12.2029)
- Obmedzenia počas 9. etapy:*
- železničná doprava vedená na preloženej (novej) trati bez výluk a bez obmedzenia traťovej rýchlosti,
 - úplné uzavretie cesty I/61 v úseku od križovatky s ul. Ľ. Stárka po križ. s ul. Kniežata Pribinu (vetva c. I/61) - odklon pre vozidlá na obchádzkovú trasu po ceste II/507 (Električná ul.) na nový cestný most cez Váh, chodci a cyklisti cez podchod pod žel. traťou v žkm 50,808 a starý železničný most - v určitých fázach, ak to bude možné, už cez nový priechod cez trať v žkm 50,279 na hrádzu.

Súčasťou DÚR modernizácie cestného mosta je aj Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (Ing. J. Hamza, Martin, 09/2022), kde bolo konštatované, že za predpokladu vykonania navrhnutých opatrení (výstavba PHS na vetve B v zmysle hlukovej štúdie) stavba „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ predstavuje pozitívne riešenie oproti stavu, ak by sa stavba nerealizovala.

Po realizácii modernizácie cestného mosta i preložky Chynoranskej železničnej trate bude môcť byť celé výstavbou dotknuté územie (plochy a pozemky) využívané rovnako ako v súčasnosti, a zároveň bude zabezpečený prístup k jednotlivým areálom, resp. pozemkom rovnako ako v súčasnosti.

Prístup k plochám pod novonavrhovanými mostnými objektmi (časti križovatkových vetiev výhľadovej mimoúrovňovej križovatky s plánovanou preložkou cesty I/61), vrátane navrhovaného odlučovača ropných látok a odvodňovacích priekop, bude pre správcu (SSC) zabezpečený z vetvy cesty I/61 (ul. Kniežata Pribinu) v nadväznosti na prístup do areálu pracoviska Štatistického úradu (spevnená plocha), ktorý bude po výstavbe mosta obnovený do pôvodného stavu.

Pred samotnou výstavbou je potrebné vykonať pasportizáciu miestnych komunikácií, slúžiacich pre obchádzkovú trasu, aby sa následne po ukončení výstavby mohli uviesť do pôvodného stavu.

Iné kumulatívne a synergické vplyvy neboli pri zmene navrhovanej činnosti identifikované.

V Bratislave, december 2022

Ing. Monika Chovanová
odborne spôsobilá osoba č. 592/2013/OEP