

OKRESNÝ ÚRAD LUČENEC

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec

Číslo spisu

OU-LC-OSZP-2023/009385-019

Lučenec

20. 11. 2023



Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania

Výrok

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 ods. 1 písm. e) a § 4 ods. 1 zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 71/1967 Zb.“) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 53 ods. 1 písm. c) a § 56 písm. b) 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.“) podľa § 29 ods. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. a § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. po vykonaní zisťovacieho konania zmeny navrhovanej činnosti „I/16 UDERINÁ rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218“, pre navrhovateľa Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava, IČO: 00 003 328 v zastúpení MP Construct. s. r. o., Obrancov Mieru 13, 040 01 Košice, IČO: 46957596 takto

r o z h o d o l:

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „I/16 UDERINÁ rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218“, ktorá má byť podľa predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti realizovaná v katastrálnom území Lovinobaňa na parcele KN-E 1065, v katastrálnom území Uderiná na parcelných číslach KN-E 2-8, KN-E 625/1, KN-E 270/4, KN-E 270/3, KN-E 270/2, KN-E 270/1, KN-E 269/4, KN-C 1227, KN-E 1233, KN-E 269/3, KN-E 269/2, KN-E 269/1, KN-E 268/4, KN-E 268/3, účelom ktorej je riešenie súčasného zlého stavebno-technického stavu mosta ev. č. 16-218 (stupeň STS VI. – veľmi zlý) pri obci Uderiná, ktorý tvorí súčasť cesty I/16 a premostňuje vodný tok Salajka a rekonštrukcia mostného objektu, ktorá pozostáva z demolácie jestvujúcich častí mosta a vybudovaní nového mostného objektu s monolitickou rámovou železobetónovou konštrukciou na pôvodnom mieste

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z. z..

Toto rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa zmeny navrhovanej činnosti, v súlade s § 29 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z., podať návrh na začatie povoľovacieho konania k zmene navrhovanej činnosti.

V súlade s ustanovením § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. sa určujú nasledovné podmienky na eliminovanie alebo zmiernenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. Využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.

2. Vypracovať a zaviesť opatrenia na zamedzenie tvorby prachu, predovšetkým udržiavaním čistoty v mieste napr. kropenie stanoviska, čistenie prístupových komunikácií, čistenie kolies dopravných prostriedkov pred výjazdom na verejné komunikácie a pod.
3. Pri riešení stavby „I/16 UDERINÁ rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218“ rešpektovať požiadavky na inundačné územie v súlade s § 20 zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov ako aj požiadavky na pobrežné pozemky do 5 m od brehovej čiary, ktoré v zmysle § 49 ods. 2 vodného zákona správca drobných vodných tokov môže pri výkone jeho správy užívať.
4. V prípade, že počas realizácie navrhovanej stavby bude potrebné uskutočniť výrub porastov v koryte a na pobrežných pozemkoch dotknutých tokov, stavebník je povinný požiadať príslušný orgán štátnej vodnej správy Okresný úrad Lučenec, odboru starostlivosti o životné prostredie o vydanie povolenia podľa § 23 ods. 1 pís. a) vodného zákona. K žiadosti o vydanie je potrebné priložiť súhlas príslušného orgánu ochrany prírody a krajiny, vyjadrenie správcu dotknutých vodných tokov a vlastníkov dotknutých pobrežných pozemkov.
5. Pri križovaní a súbehoch navrhovanej stavby s vodným tokom – potok Salajka postupovať v súlade s požiadavkami STN 73 6822 „Križovanie a súbehy vedení a komunikácií s vodnými tokmi“.
6. Pri uskutočňovaní navrhovanej činnosti nesmie dôjsť k zhoršeniu kvality povrchových a podzemných vôd.
7. Používať také materiály, technologické postupy, mechanizmy a zariadenia, ktoré budú šetrné k vodám.
8. Proti pôsobeniu a prieniku znečisťujúcich látok zabezpečiť všetky plochy, na ktorých bude dochádzať k nakladaniu s týmito látkami.
9. Pokiaľ sa v areáli nenachádzajú priestory vhodné na nakladanie s nebezpečnými odpadmi, ktoré môžu negatívne vplyvať na kvalitu podzemných alebo povrchových vôd upraviť tieto priestory v súlade s požiadavkami § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“), Vyhlášku MŽP SR č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd (ďalej len „Vyhláška MŽP SR č. 200/2018 Z. z.“).
10. Na stavenisku navrhovanej činnosti na upravených plochách - teréne, ktorý bude slúžiť na občasné parkovanie automobilov, na skladovanie materiálov a manipuláciu s nimi nevykonávať činnosti, ktorými by mohlo dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu kvality podzemných a povrchových vôd v záujmovom území (opravy a umývanie vozidiel, výmena a doplnenie prevádzkových kvapalín a pohonných hmôt, manipulácia a skladovanie znečisťujúcich látok).
11. Zabezpečiť a vybaviť stavenisko navrhovanej činnosti - stavebné stroje a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom havarijných prostriedkov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku škodlivých látok (najmä ropnej povahy, pohonné hmoty, mazivá, oleje a iné) do okolitého prostredia.
12. V prípade, že pri navrhovanej činnosti bude dochádzať k zaobchádzaniu so znečisťujúcimi látkami v množstvách vyšších ako je to uvedené v ust. § 39 ods. 4 a 6 vodného zákona zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku (havarijný plán), predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy na schválenie (SIŽP, IŽP Banská Bystrica) a oboznámiť s ním zamestnancov, vybaviť pracoviská špeciálnymi prístrojmi a prostriedkami potrebnými na zneškodnenie úniku znečisťujúcich látok do vôd alebo prostredia súvisiaceho s vodou.
13. Pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a technologických zariadení, vykonávať ich pravidelnú údržbu a opravu.
14. Dopravné prostriedky a ostatné mechanizmy a zariadenia udržiavať v dobrom technickom stave a pri zaobchádzaní s nimi a znečisťujúcimi látkami urobiť potrebné opatrenia v zmysle § 39 vodného zákona a Vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z., aby nemohlo dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do povrchových alebo podzemných vôd alebo do prostredia s nimi súvisiaceho a neohrozila sa ich kvalita.

Odôvodnenie

1. ÚKONY PRED VYDANÍM ROZHODNUTIA

Navrhovateľ Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava, IČO: 00 003 328 v zastúpení spoločnosťou MP Construct. s. r. o., Obrancov Mieru 13, 040 01 Košice, IČO: 46957596 predložil dňa 28.07.2023 a doplnil dňa 28.08.2023 Okresnému úradu Lučenec, odboru starostlivosti o životné prostredie podľa § 18 ods. 2 písm. d) a § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „I/16 UDERINÁ rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218“ za účelom vykonania zisťovacieho konania podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z.. Predloženie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „I/16 UDERINÁ rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218“ nemalo všetky náležitosti v súlade s § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. a platnou legislatívou, preto Okresný úrad Lučenec,

odbor starostlivosti o životné prostredie prerušil konanie č. OU-LC-OSZP-2023/009385-002 zo dňa 02.08.2023 a v zmysle § 29 ods. 5 vrátil navrhovateľovi na doplnenie, ktoré navrhovateľ doplnil 28.08.2023.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. c) a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 ods. 1 písm. e) a § 4 ods. 1 zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 písm. k) v spojení s § 53 ods. 1 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. upovedomil listom č. OU-LC-OSZP-2023/009385-005 a 006 zo dňa 31.08.2023 podľa § 18 ods. 3 zákona č. 71/1967 Zb., že dňom doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti začalo podľa § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. správne konanie vo veci zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov zmeny navrhovanej činnosti.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie podľa § 29 ods. 6 písm. a) zákon č. 24/2006 Z.z. zaslal dotknutej obci, rezortnému, povoľujúcemu resp. dotknutému orgánu informáciu o oznámení o zmene navrhovanej činnosti a jeho zverejnení na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese <https://www.enviroportal.sk/sk/eia>. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie podľa § 29 ods. 6 písm. b) zákon č. 24/2006 Z.z. zverejnil na svojom webovom sídle oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dňa 31.08.2023.

Zmena navrhovanej činnosti je podľa prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z. z. zaraditeľná nasledovne:

13. Doprava a telekomunikácie pol. č. 8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov – bez limitu (Časť B – zisťovacie konanie).

Zmena navrhovanej činnosti podlieha zisťovaciemu konaniu podľa 18 ods. 2 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z., a na základe uvedeného Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. vykonal zisťovacie konanie.

2. VYJADRENIE K PODKLADOM

Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj: Banská Bystrica

Okres: Lučenec

Obec: Lovinobaňa, Uderiná

Lokalita: most sa nachádza v extraviláne obce Uderiná, na ceste I/16. Most zabezpečuje prevedenie komunikácie I/16 ponad potok Salajka

Parcelné čísla:

Katastrálne územie Lovinobaňa: KN-E 1065

Katastrálne územie Uderiná: KN-E 2-8, KN-E 625/1, KN-E 270/4, KN-E 270/3, KN-E 270/2, KN-E 270/1, KN-E 269/4, KN-C 1227, KN-E 1233, KN-E 269/3, KN-E 269/2, KN-E 269/1, KN-E 268/4, KN-E 268/3

POPIS ZMENY NAVRHovANEJ ČINNOSTI

V rámci rekonštrukcie sa uvažuje s vybúraním existujúceho mosta a nahradení novou monolitickou rámovou železobetónovou konštrukciou. Rekonštrukcia bude prebiehať po etapách kde sa most zrekonštruje po poloviciach. Založenie nového mosta je navrhnuté hlbinné na mikropilotách. Mostný objekt je navrhnutý ako jednopoložný most. Zo statického hľadiska ide o rámovú doskovú konštrukciu votknutú do podlažia. Rámová konštrukcia pozostáva zo stojok hrúbky 0,5 m, dosky min. hrúbky 0,35 m a krídel hr. 0,55 m. Horná plocha nosnej konštrukcie kopíruje sklon nivelety 1,17 %.

V rámci rekonštrukcie sa uvažuje s kompletnou výmenou konštrukčných vrstiev vozovky a výmenou krytu vozovky mimo mosta v rozsahu podľa stavebného objektu D2.1 Úprava cesty I/16. Prechodová oblasť mosta je tvorená železobetónovou prechodovou doskou dl. 3 m. Dopravný priestor nad mostom je šírky 10,5 m a je ohraničený zábradľovými zvodidlami s úrovňou zachytenia H2 po oboch stranách komunikácie. Zvodidla na moste budú upevnené na rímсах. Za mostom sú navrhnuté cestné zvodidlá v rozsahu podľa stavebného objektu (D2.1). Priechy

sklon vozovky na moste je jednostranný so sklonom 2 %. Pozdĺžny sklon vozovky v mieste mosta je 1,17%. Rekonštrukcia mosta sa bude realizovať počas čiastočnej uzávierky cesty I/16 – uzavretím jedného jazdného pruhu. Premávka bude vedená striedavo v jednom jazdnom pruhu. Nosná konštrukcia sa vybuduje na pevnej skruži po etapách.

ZÁKLADNE ÚDAJE

Identifikačné údaje stavebného objektu:

Názov objektu: Rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218

Druh stavby: Rekonštrukcia

Kraj: Banskobystrický

Okres: Lučenec

Katastrálne územie: Lovinobaňa, Uderiná

Uvažovaný správca: Slovenská správa ciest

Bod kríženia: s potokom Salajka v rkm 0,35 (Lovinka)

Uhol kríženia: 100,00 g (90°)

Základné údaje o moste podľa STN 73 6200,1975:

Kapitola II. Triedenie mostov:

a) pozemná komunikácia

b) -

c) nad vodným tokom

d) jednoplošný

e) jednopodlažný

f) s hornou mostovkou

g) nepohyblivý

h) trvalý

i) smerovo v priamej, výškovovo v stúpaní

j) kolmý

k) s normovanou zaťažiteľnosťou

l) masívny, železobetón

m) plnostenný

n) rámový

o) otvorene usporiadaný

p) s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60): 6,0 m

Rozpätie v osi mosta: 6,5 m

Dĺžka nosnej konštrukcie: 7,0 m

Dĺžka mosta (čl. 61): 17,0 m

Šikmosť mosta (čl. 65) kolmý most, 100 g (90°)

Šírka vozovky medzi

obrubníkmi (čl. 69): 10,5 m

Šírka chodníka: -

Šírka mosta medzi zábradliami: 10,5 m

Šírka mosta: 12,1 m

Šírka nosnej konštrukcie: 11,6 m

Výška mosta (čl. 74): 4,85 m

Stavebná výška (čl. 75): 1,45 m

Plocha mosta: $7 \times 12,1 = 84,7 \text{ m}^2$

Požiadavky na zaťaženie mosta:

Zaťaženie mosta podľa: STN EN 1990, STN EN 1991, STN EN 1992, STN EN 1997, STN EN 1998

Zaťaženie mosta dopravou: zaťažovacie modely LM1, LM2, LM3, LM4

Premosťovaná prekážka

Trasa komunikácie sa križuje v km 44,993 s potokom Salajka (Lovinka) v rkm 0,35. Existujúci most M45 je jednoplošný s premostením 6 m. Voľná šírka vozovky na moste je 10,4 m. Súčasný stavebno-technický stav je hodnotený stupňom VI – veľmi zlý. (Podrobný popis porúch jednotlivých častí mosta je zrejмый z protokolu z hlavnej prehliadky mosta).

Komunikácia vedená nad mostom

Most sa nachádza v miernom stúpaní nivelety v smere staničenia (smer od Lovinobane) v katastri a v extraviláne obce Uderiná, na ceste I/16. Most zabezpečuje prevedenie komunikácie I/16 ponad potok Salajka. Šírkové usporiadanie komunikácie v mieste mosta pozostáva z dvojpruhovej komunikácie, smerovo nerozdelenej. Priečny sklon na moste je jednostranný.

Šírkové usporiadanie cesty I/16 nad mostom po rekonštrukcii:

- vozovka, voľná šírka cesty: 10,5 m
- krajná rímsa pravá so zábradľovým zvodidlom úr. zach. H2: 0,8 m
- krajná rímsa ľavá so zábradľovým zvodidlom úr. zach. H2: 0,8 m

V záujmovom území mosta sa nenachádzajú žiadne aktívne zosuvy ani stabilizované zosuvy, čomu napovedá morfológia rovinatého územia v okolí mostného objektu. Z toho dôvodu projektová dokumentácia neuvažuje so žiadnymi aktívnymi a pasívnymi opatreniami na zamedzenie potenciálnych zosuvov.

Údaje o vedeniach a sieťach uložených pod terénom v blízkosti mosta ako aj na moste sa overili na mieste a na základe prieskumu sietí. V oblasti budúceho staveniska sa nachádza podzemný kábel Slovak Telekom.

Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať existujúcim inžinierskym sieťam. Sieť je potrebné pred začiatkom stavebných prác, vytýčiť a rešpektovať ich vedenie. V prípade potreby je možné, po dohode s príslušným správcou a vlastníkom, realizovať ochranu alebo preložku inžinierskych sietí.

POPIS KONŠTRUKCIE MOSTA

Demolácia jestvujúcich častí mosta

Demolácia časti konštrukcie mosta bude prebiehať po zhotovení dočasného dopravného značenia a bezpečnostného zariadenia. Odstráni sa príslušenstvo, ktoré pozostáva zo zvodieli, vrstiev vozovky a monolitických ríms. Následne sa vybúra vyrovnávací vrstva z betónu s izoláciami až po nosnú konštrukciu. Po odbúraní vrstiev na moste sa prejde plynulo k odfrézovaniu vozovky pred a za mostom a vybúraní časti nosnej konštrukcie a spodnej stavby spolu s zrealizovaním výkopovej jamy s pažením. V rámci búracích prác sa priestor pod mostom a v jeho okolí očisti od náletových drevín. Pred búraním mosta sa potok zatrubní a rúra sa presype ochranným zhutneným násypom min. hr. 300 mm. zo štrkopiesku. Na nadnásyp sa vyhotoví plocha z betónových cestných panelov, na ktorú sa v ďalšej fáze výstavby postaví pevná skruž. Pri búracích prácach je nutné postupovať tak, aby neboli poškodené časti, ktoré majú zostať zachované. Pri búracích prácach používať primerané stroje a vypracovať technologický postup búracích prác, ktorý zhotoviteľ predloží na schválenie autorskému dozoru.

Zakladanie

Po odbúraní existujúcej časti spodnej stavby sa zrealizuje hlbinné založenie mosta na sérii zvislých mikropilót vŕtaných cez vrstvu podkladného betónu alebo cez zvyšné časti pôvodnej spodnej stavby mosta. Mikropilóty Ø189 mm s výstužnou rúrkou Ø89/10 mm z ocele S355 sú navrhnuté v jednom rade. Korene mikropilót budú dĺžky 6 m od spodnej hrany pôvodných častí opôr. Mikropilóty sú opatrené roznášacími doskami a centrátorami.

Etáže sú navrhnuté vo vzdialenostiach 500 mm. Materiál injektážnej zmesi bude CEMII/A- 42,5R. Postupy pre precíznu injektáž musia byť realizované v súlade s normou STN EN 446. Zhotoviteľom bude spracovaný technologický postup výroby mikropilót. Pre vyhotovenie a skúšanie mikropilót platia TKP 30 špeciálne zakladanie. Zaťažovacie skúšky mikropilót budú realizované na 1 systémovej mikropilóte pri každej opore. Na všetkých mikropilótach budú realizované skúšky integrity PIT.

Spodná stavba

Nové časti opôr mosta budú pozostávať zo železobetónových stien a krídel votknutých do únosného podlažia pomocou mikropilót. Spodná stavba mosta je navrhnutá tak, aby ju bolo možné vybudovať po jednotlivých

pracovných záberoch. Steny sú navrhnuté hrúbky 0,5 m. Mostné krídla sú železobetónové, rovnobežné, zavesené na oporách. Krajné zavesené krídla sú so šírkou steny 0,55 m. Všetka betonárska výstuž vyčnievajúca z pracovných škár sa ochráni po zabetónovaní v celej svojej dĺžke protikoróznym náterom. Výstuž vystupujúca z pracovných škár musí byť pred realizáciou ďalšej časti dôkladne očistená, aby sa zabezpečila predpísaná súdržnosť prútov výstuže s betónom.

Povrch spodnej stavby sa po betonáži ošetrí podľa schválených technologických podmienok. Opatrenia musia byť také, aby došlo k obmedzeniu vzniku zmrašťovacích trhlín. Pracovné škáry sa realizujú podľa detailov vo výkresovej dokumentácii.

Zasypané časti betónových konštrukcií v styku so zeminou sa do úrovne terénu opatria izolačnými nátermi proti zemnej vlhkosti v zložení:

- asfaltový lak penetračný – 1 x ALP
- náter asfaltový – 2 x NA.

Na rube opôr a krídel sa vyhotoví plošná drenáž, ktorá sa skladá z 2x drenážnej geotextílie (min. 300 g/m²) a 1 vrstvy nopovej fólie. Na rube opôr bude osadená drenážna rúrka Ø150 mm v sklone min. 3,0%. Pred betonážou krídel je potrebné osadiť chráničky pre odvedenie rúbu. Skosenie hrán bude trojuholníkovou lištou 20 x 20 mm, pokiaľ nie je uvedené inak.

Na spodnej stavbe, na vonkajších plochách opory 1 a opory 2 sa trvalým spôsobom vyznačí rok ukončenia výstavby nosnej konštrukcie (odtlačkom gumenej matrice do betónu) v zmysle STN 73 6201.

Prechodová oblasť mostného objektu je tvorená prechodovou doskou. Prechodové dosky sú navrhnuté z monolitického železobetónu. Dĺžka dosiek je 3 000 mm a hrúbka 240 mm. Dosky sa realizujú na celú šírku vozovky danou vzdialenosťou odrazných obrubníkov:

Pozdĺžny sklon dosiek je 1: 10.

Priečny sklon je daný priečnym sklonom vozovky v oblasti prechodovej dosky. Prechodové dosky sa vybetónujú na podkladový betón hrúbky 100 mm.

Prechodová oblasť siaha po koniec výkopu.

V tejto časti sa použije veľmi vhodná zemina (napr. G1 až G3). Hutnenie sa uskutoční po vrstvách hrúbky max. 0,30 m. Zhutnený zásyp za oporou sa zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Ochranný štrkopieskový zásyp a podkladný prechodový klin sa zhotoví z frakcie 0-32 mm a zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Hodnota E_{def2} pri hutnenom násype ≥ 90 MPa a pomer $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Zhutnený zásyp za oporou a vyhotovenie podkladného prechodového klinu sa zrealizuje po vybetónovaní nosnej konštrukcie (dosky). Vo vzdialenosti min. 2 m od rubu opôr je zakázané používať ťažkú hutniacu techniku!

Nosná konštrukcia

Priečny rez nosnej konštrukcie pozostáva zo železobetónovej doskovej konštrukcie minimálnej hrúbky 0,35 m. Pri líci opôr je vyhotovený nábeh na šírke 1 m. Pozdĺžny sklon nosnej konštrukcie je 1,17%. Šírka nosnej konštrukcie je konštantná 11,6 m. Horná plocha dosky bude betónovaná v priečnom jednostrannom sklone 2,0% pod vozovkou a s protispádom 6,9% pod krajinou vonkajšou rímsou, aby minimálny rozdiel výšky okraja nosnej konštrukcie a úžľabia bol min. 55 mm. Takto vznikne os odvodnenia vzdialená od zvýšenej obruby 0,25 m, v ktorej sa vynechá otvor na osadenie drenážnej tvarovky na odvodnenie povrchu izolácie mosta. Betonáž nosnej konštrukcie sa zrealizuje po etapách. Pred betonážou dosky je potrebné osadiť chráničky pre odvedenie. Na vonkajších stranách opôr sa vyhotoví ozub pre uloženie prechodovej dosky. Pred betonážou sa do ozubu osadia kotevné tŕne prechodovej dosky. Skosenie hrán bude trojuholníkovou lištou 20 x 20 mm, pokiaľ nie je uvedené inak. Pred búraním mosta sa potok zatrubní a rúra sa presype ochranným zhutneným nádnásypom min. hr. 300 mm. zo štrkopiesku. Na nádnásyp sa vyhotoví plocha z betónových cestných panelov na ktorú sa v ďalšej fáze výstavby postaví pevná skruž.

Príslušenstvo

Vozovka na moste

Mostný zvršok je navrhnutý v štandardnej zostave podľa platnej STN 73 6242 a VL4 s celoplošnou izoláciou (pod rímsami s dvojnásobnou izoláciou) z asfaltových pásov a konštrukciou vozovky s celkovou hrúbkou 90 mm. Priečny

sklon dosky na moste je jednostranný 2 % s protispádom v mieste krajných ríms 6,9%. Odvodnenie hydroizolácie je pozdĺžnymi a priečnymi drenážnymi kanálkami z drenážneho plastbetónu a odvodňovacej tvarovky. Na hornom povrchu nosnej konštrukcie sa pred položením izolácie vyspraví lokálne nerovnosti a následne sa obrokuje (na celej ploche kladenia izolácie).

Konštrukcia vozovky v priestore jazdných pásov:

- asfaltový koberec mastixový (SMA 11-I, PMB) 40 mm
 - spojovací postrek z mod. asf. emulzie (PS; CBP 0,5 kg/m²) –
 - asfaltový betón pre lož. vrstvu modifikovaný (AC 16 L, I PMB 45/80 -75) 45 mm
 - spojovací postrek z mod. asf. emulzie (PS; CBP 0,5 kg/m²) –
 - izolácia z natavovaných asfaltových izolačných pásov (NAIP) 5 mm
 - zapečatujúca vrstva –
- Spolu 90 mm

Konštrukcia vozovky v priestore pod mostnými rímsami:

- izolácia z natavovaných asfaltových izolačných pásov (NAIP) 5 mm
 - izolácia z natavovaných asfaltových izolačných pásov (NAIP) 5 mm
 - zapečatujúca vrstva
- Spolu 10 mm

Horná plocha mostovky je vyspádovaná k úžľabiu drenážneho kanálika. Pod rímsami sa ako ochranná vrstva izolácie použije druhá vrstva natavovacieho izolačného pásu s presahom 200 mm za hranu rímsy. Izolačné pásy je nutné natavovať na celú šírku izolačného pásu viacplamenným horákom na dosiahnutie celoplošného prilepenia izolácie na mostovku. Škály medzi vozovkou a rímsou sa vydebnia latou a vyplnia zálievkou s predtesnením. V miestach tvaroviek je trvalo pružná zálievka s predtesnením len vo vrstve krytu (v obrusnej vrstve) – podľa VL4 502.01.

Prechodové dosky

Prechodová oblasť mostného objektu je tvorená prechodovou doskou. Prechodové dosky sú navrhnuté z monolitického železobetónu. Dĺžka dosiek je 3 000 mm a hrúbka 240 mm. Dosky sa realizujú na celú šírku vozovky danou vzdialenosťou odrazných obrubníkov: Pozdĺžny sklon dosiek je 1: 10. Priečny sklon je daný priečnym sklonom vozovky v oblasti prechodovej dosky. Prechodové dosky sa vybetónujú na podkladový betón hrúbky 100 mm.

Prechodová oblasť

Prechodová oblasť siaha po koniec výkopu. V tejto časti sa použije veľmi vhodná zemina (napr. G1 až G3). Hutnenie sa uskutoční po vrstvách hrúbky max. 0,30 m. Zhutnený zasyp sa oporou sa zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Ochranný štrkopieskový zásyp a podkladný prechodový klin sa zhotoví z frakcie 0-32 mm a zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Hodnota E_{def2} pri hutnenom násype ≥ 90 MPa a pomer $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Zhutnený zasyp sa oporou a vyhotovenie podkladného prechodového klinu sa zrealizuje po vybetónovaní nosnej konštrukcie (dosky). V oblasti 2,0 m od obvodu nosného rámu platí obmedzenie používania ťažkej hutniacej a stavebnej techniky. Hutnenie v tejto oblasti sa prevedie výhradne vibračnými doskami, prípadne malými vibračnými valcami! Na vyvedenie presiaknutej vody spoza rubu opôr je pozdĺž osadená drenážna rúrka DN150 s drenážnym obsypom, ktorá odvádza skrz krídel na vydláždenie pred mostom. Pod drenážou sa nachádza tesniaca vrstva pozostávajúca z PE fólie.

Železobetónové rímsy

Na vonkajšej strane mosta sú navrhnuté monolitické železobetónové rímsy šírky 800 mm s monolitickým čelom. Rímsy prečnievajú za okraj nosnej konštrukcie 250 mm. Výška čela rímsy je 700 mm. Dopravný priestor na moste vymedzuje zábradľové zvodidlo s výplňou úrovne zachytenia H2. Rímsy na mostných krídlach sa zakotvia pomocou kotevných prípravkov s protikoróznou ochranou (nerez A4). Kotvenie ríms ako celok musí byť v súlade s platnými technickými podmienkami výrobcu použitého zvodidla a vzorovými listami VL 4 – Mosty. Horný povrch rímsy je spádovaný v sklone 4 % k vozovke. V rámci povrchovej úpravy sa nepožaduje použitie ochranného, alebo farebne zjednocujúceho náteru ríms. (Pozn.: platí len v prípade, ak sa na rímsach nevyskytnú trhliny). Náter ríms sa preto nenavrhne. Výška odrazných pruhov ríms je 150 mm.

Betonáž ríms sa navrhuje tak, aby sa obmedzil vplyv zmršťovania betónu na celistvosť povrchu ríms. Vybetónujú sa úseky uvedenej dĺžky striedavo tak, aby sa súčasne nebetónovali susedné úseky. Časový posun betónovania susedných úsekov je min. 7 dní. V prípade súvislého betónovania ríms (bez striedania záberov) musí zhotoviteľ prijať také opatrenia, aby nedochádzalo k vzniku trhlín. Do betónu ríms sa použijú polypropylénové vlákna dĺžky 12 mm (min. množstvo polypropylénových vlákien je 0,9 kg/m³ betónovej zmesi). Povrchová úprava betónu ríms je bez striáže. Pracovné škáry sa vydebnia a po vybetónovaní aj susedných úsekov ríms sa vytmelia trvale pružným tmelom. Skosenie ostrých hrán sa zabezpečí trojuholníkovou latou 15x15 mm vloženou do debnenia. Pozdĺžna škára medzi vozovkou a rímsami bude v celej dĺžke ríms tesnená asfaltovou modifikovanou zálievkou s predtesnením gumovým profilom.

Odvodnenie

Odvodnenie mosta je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Odvodnenie izolácie je riešené pomocou drenážnych kanálikov, ktoré sú zaústené do odvodňovacej tvarovky. Všetka povrchová voda z plochy mosta, je priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvedená pozdĺž obrubníkov do sklzu za mostom ukončeným vývariskom. Na základe hydrologického výpočtu nieje nutné na moste osadzovať odvodňovače. Odvodňovacia trubička DN50 bude osadená na moste do pripravenej kapsy a debniacej rúrky DN80 v nosnej konštrukcii.

Odvodnenie za rubom mosta zabezpečuje drenáž Ø 150 mm. Drenáž je vyvedená do koryta potoka. V súčasnosti sú zrážkové vody z povrchu cesty odvádzané priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky ku krajniciam a po svahu cestného telesa do terénu, resp. do cestných priekop. Vzhľadom na charakter stavby (rekonštrukcia komunikácie na úsekoch priliehajúcich k mostu) v plnej miere rešpektuje jestvujúci systém odvodnenia. Jestvujúci systém odvodnenia zostane nezmenený, jeho dotknuté časti (nespevnené priekopy, spevnené priekopy) sa v potrebnej miere prečistia a zrekonštruujú tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť.

Zábradlia na schodiskách

Na obslužných schodiskách je navrhnuté bezpečnostné zábradlie výšky 1 100 mm z kompozitného materiálu. Vo výrobnotechnickej dokumentácii sa ochranné zábradlia navrhnu podľa VL4 407.07. Zábradlie kopíruje tvar monolitických železobetónových schodísk. Pre kotvenie sa použije len certifikovaný systém. Farebný odtieň RAL upresní správca mosta. Na výrobu zábradlia si zhotoviteľ zabezpečí výrobnotechnickú dokumentáciu (VTD).

Zvodidlá na moste

Oceľové zvodidlá sú umiestnené nad odraznými obrubníkmi v chodníkových doskách. Použije sa schválené mostné zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 s výplňou. Kotvenie oceľových zvodidiel musí byť v súlade s platnými technickými podmienkami výrobcu zvodidla. Pätné dosky sú šikmé, sledujú sklon ríms a podľujú sa plastmaltou hrúbky min. 5 mm. Okraje dosiek sa utesnia trvalo pružným tmelom. Matice kotevných skrutiek sa ošetrí vazelínou a ochráni sa plastovými krytkami odolnými voči UV žiareniu a ďalším nepriaznivým vplyvom (chemický posyp komunikácie). Pri napojení mostného zvodidla na cestné sa použije dilatačný diel zvodidla s elektroizolačnou úpravou. Povrchová úprava konštrukčných dielcov zvodidiel s výnimkou zvodnice a dištančného dielu sa realizuje náterovým systémom so životnosťou min. 15 rokov podľa TP 068. Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov. Stupeň prípravy povrchov Sa 21/2/ Be sweeping.

Prístup k mostnému objektu

Kvôli zabezpečeniu prístupu k oporám sa navrhli 2 obslužné schodiská z monolitického železobetónu. Schodiská sú vystužené zväranými sieťami KARI KY 50 (priemer drôtu 8 mm, oká 150/150 mm) so vzájomným presahom sietí na min. 3 oká siete. Schodiskové ramená majú svetlú šírku 600 mm, šírka obruby okolo ramien je 200 mm. Schodiskové stupne sa vybetónujú do dosky hrúbky 200 mm. Na začiatku a konci schodiskového ramena sú navrhnuté betónové stabilizačné pásy šírky 500 mm a výšky 800 mm. Povrchová úprava stupňov bude striážou. Bezpečnostné zábradlie na obslužných a revízných schodiskách má výšku 1 100 mm a kopíruje tvar monolitických železobetónových schodísk. Stĺpiky zábradlia sú kotvené do betónového obrubníka šírky 200 mm.

Úprava potoka a terénne úpravy v okolí mosta

V okolí mosta je navrhnutá úprava potoka. Dĺžka navrhovanej úpravy potoka je 18,1 m čo predstavuje v kolmej vzdialenosti od obrysu mosta 3 m pred a 3 m za mostom. Pozdĺžny sklon potoka 1,5 % vychádza z existujúceho spádu. Koryto potoka je navrhnuté na prietok storočnej vody $Q_{100} = 14,5 \text{ m}^3/\text{s}$.

Podľa výpočtu je pri prietoku $Q_{100} = 14,5 \text{ m}^3/\text{s}$ hladina potoka v koryte vo výške 1,35 m. Koryto pod mostom bude bez zahltenia vtoku spoľahlivo prevádzať požadovaný prietok. Minimálna výška medzi Q_{100} a najnižšou hranou

nosnej konštrukcie bude min. 2,8 m. Úprava je na začiatku a na konci úpravy napojená na jestvujúce koryto potoka so zaisťovacím priečnym betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 1000 mm. Stabilizačný prah bude opatrený zásypom z lomového kameňa hmotnosti min. 70 kg s urovnaným lícom a preštrkovaním na dl. min. 1 m. Šírka dna koryta je navrhnutá 1,4 m. Svahy budú v sklone 1:1,5. Svahy a dno koryta budú opevnené kamennou dlažbou (napríklad žula, čadič, rula) hr. 200 mm do betónového lôžka hr. 150 mm. Kyneta koryta je navrhnutá na výšku 1 m od dna. Vydláždenie koryta siaha do výšky 1,6 m od dna koryta. Po oboch stranách koryta je navrhnutý revízný chodník šírky 800 mm.

Stručný postup výstavby:

- zhotovenie dočasného dopravného značenia a bezpečnostného zariadenia
- presunutie dopravy
- prípadná ochrana is
- odfrézovanie vozovky na moste, v prechodových oblastiach, pred a za mostom
- odstránenie existujúcich záchytných bezpečnostných zariadení
- odbúranie ríms, odstránenie izolácie a podpovrchových mostných záverov
- odbúranie vyrovnávajúceho betónu a časti nosnej konštrukcie
- realizácia výkopovej jamy s pažením
- vybúranie časti spodnej stavby
- realizácia nosnej konštrukcie
- zhotovenie drenáže na rúbe a zhotovenie zásypov
- zhotovenie ríms a spevnenia okolo mosta, úprava krajníc
- osadenie záchytných bezpečnostných zariadení
- presmerovanie dopravy na zrekonštruovaný úsek cesty.

Súvisiace (dotknuté) objekty stavby

D2.1 Úprava cesty I/16

D3.1 Rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218

V ZÁKONOM STANOVENEJ LEHOTE, RESP. DO DŇA VYDANIA TOHTO ROZHODNUTIA DORUČILI OKRESNÉMU ÚRADU LUČENEC, ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE SVOJE PÍDOMNÉ STANOVISKÁ NASLEDOVNÉ SUBJEKTY:

1. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií list č. 26181/2023/SCDPK/79550 zo dňa 07.09.2023 konštatuje:

„Po oboznámení sa s predloženým oznámením o zmene navrhovanej činnosti I/16 UDERINÁ rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218, nemáme z koncepčného hľadiska v zmysle kompetencií oddelenia cestného hospodárstva, odboru cestnej infraštruktúry, sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy SR k predmetnému oznámeniu pripomienky. Po ukončení procesu zisťovacieho konania, požadujeme zastavenie posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“

Vyjadrenie OULC, OSZP: berie stanovisko na vedomie.

Odôvodnenie: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky nemá pripomienky a nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona č. 24/2004 Z. z.

2. Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií list č. OU-BB-OCDPK-2023/045879-002 zo dňa 19.10.2023 a list č. OU-BB-OCDPK-2023/041311-002 zo dňa 06.09.2023 dáva nasledovné stanovisko:

- „Navrhovaná činnosť nie je v rozpore s platným územným plánom VUC Banská Bystrica.
- Navrhovaná činnosť bude mať pozitívny vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľstva, dôjde k odstráneniu bezpečnostného rizika na mostnom objekte, ako aj zlepšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v predmetnom úseku z pohľadu tranzitnej, osobnej i nákladnej dopravy.
- Nakoľko v zmene navrhovanej činnosti stavby „I/16 Uderiná, rekonštrukcia mosta ev. č. 16 – 218“ z pohľadu dopravy a ciest I. triedy sa nemenia prahové hodnoty pre povinné posudzovanie, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, predmetnú zmenu navrhovanej činnosti nepožadujeme posudzovať podľa citovaného zákona.

- Okresný úrad Banská Bystrica, odbor CDaPK, s predloženou zmenou navrhovanej činnosti stavby „I/16 Uderiná, rekonštrukcia mosta ev. č. 16 – 218“ súhlasí a k ďalšiemu postupu riešenia vrátane mostného objektu nemá pripomienky.“

Vyjadrenie OULC, OSZP: berie stanovisko na vedomie.

Odôvodnenie: Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií nemá pripomienky, nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona č. 24/2004 Z. z. a súhlasí s navrhovanou zmenou.

3. Banskobystricky samosprávny kraj, oddelenie územného plánovania a životného prostredia list č. 10801/2023/ODDUPZP-2 zo dňa 06.09.2023 dáva nasledovné stanovisko:

„Nepredpokladáme podstatný nepriaznivý vplyv zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a nepožadujeme jej posudzovanie v zmysle zákona o posudzovaní.“

Vyjadrenie OULC, OSZP: berie stanovisko na vedomie.

Odôvodnenie: Banskobystricky samosprávny kraj nepožaduje posudzovanie činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z..

4. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie - štátna vodná správa list č. OU-LC-OSZP-2023/010492-002 zo dňa 07.09.2023 dáva nasledovné stanovisko:

1. „Pri uskutočňovaní navrhovanej činnosti rešpektovať vodný zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“), Vyhlášku MŽP SR č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd (ďalej len „Vyhlášku MŽP SR č. 200/2018 Z. z.“), zákon č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach v znení neskorších predpisov a ostatné súvisiace platné právne predpisy a normy.

2. Pri uskutočňovaní navrhovanej činnosti nesmie dôjsť k zhoršeniu kvality povrchových a podzemných vôd.

3. Používať také materiály, technologické postupy, mechanizmy a zariadenia, ktoré budú šetrné k vodám.

4. Proti pôsobeniu a prieniku znečisťujúcich látok musia byť zabezpečené všetky plochy, na ktorých bude dochádzať k nakladaniu s týmito látkami.

5. Pokiaľ sa v areáli nenachádzajú priestory vhodné na nakladanie s nebezpečnými odpadmi, ktoré môžu negatívne vplyvať na kvalitu podzemných alebo povrchových vôd je tieto potrebné upraviť v súlade s požiadavkami § 39 vodného zákona a Vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z..

6. Na stavenisku navrhovanej činnosti na upravených plochách - teréne, ktorý bude slúžiť na občasné parkovanie automobilov, na skladovanie materiálov a manipuláciu s nimi nevykonávať činnosti, ktorými by mohlo dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu kvality podzemných a povrchových vôd v záujmovom území (opravy a umývanie vozidiel, výmena a doplnenie prevádzkových kvapalín a pohonných hmôt, manipulácia a skladovanie znečisťujúcich látok).

7. Zabezpečiť a vybaviť stavenisko navrhovanej činnosti - stavebné stroje a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom havarijných prostriedkov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku škodlivých látok (najmä ropnej povahy, pohonné hmoty, mazivá, oleje a iné) do okolitého prostredia.

8. V prípade, že pri navrhovanej činnosti bude dochádzať k zaobchádzaniu so znečisťujúcimi látkami v množstvách vyšších ako je to uvedené v ust. § 39 ods. 4 a 6 vodného zákona je potrebné zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku (havarijný plán), predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy na schválenie (SIŽP, IŽP Banská Bystrica) a oboznámiť s ním zamestnancov, vybaviť pracoviská špeciálnymi prístrojmi a prostriedkami potrebnými na zneškodnenie úniku znečisťujúcich látok do vôd alebo prostredia súvisiaceho s vodou.

9. Pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a technologických zariadení, vykonávať ich pravidelnú údržbu a opravu.

10. Dopravné prostriedky a ostatné mechanizmy a zariadenia udržiavať v dobrom technickom stave a pri zaobchádzaní s nimi a znečisťujúcimi látkami urobiť potrebné opatrenia v zmysle § 39 vodného zákona a Vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z., aby nemohlo dôjsť k úniku znečisťujúcich látok do povrchových alebo podzemných vôd alebo do prostredia s nimi súvisiaceho a neohrozila sa ich kvalita.

Vzhľadom na to, že sa počas uskutočňovania navrhovanej činnosti neočakávajú významné negatívne vplyvy na povrchové a podzemné vody, Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej vodnej správy nepožaduje, aby navrhovaná činnosť bola ďalej posudzovaná podľa zákona NR SR č. 24/2006

Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“

Vyjadrenie OULC,OSZO: akceptuje stanovisko a odôvodnené požiadavky zapracoval do podmienok tohto rozhodnutia.

Odôvodnenie: Príslušný orgán vyhodnotil predložené pripomienky a odôvodnené zapracoval do podmienok tohto rozhodnutia. Pripomienky majú charakter opatrení nevyžadujúcich si ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a dotýkajú sa ďalšieho povoľovania navrhovanej zmeny. Pripomienky týkajúce sa dodržiavania všeobecne platných právnych predpisov nie sú zapracované do podmienok rozhodnutia, nakoľko ich dodržiavanie je všeobecnou zákonnou povinnosťou. Nepožaduje ďalšie posudzovanie činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z..

5. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie - štátna správa ochrany prírody a krajiny list č. OU-LC-OSZP-2023/010437-002 zo dňa 08.09.2023 dáva nasledovné stanovisko:

„V zmysle predloženého zámeru sa zmena navrhovanej činnosti týka existujúceho objektu v rámci, ktorého dochádza k jeho rekonštrukcii. Nakoľko celá zmena je naviazaná na existujúcu stavbu a v zmysle § 12 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny platí v záujmovom území prvý stupeň územnej ochrany (tzv. všeobecnej), kde neevidujeme iné vyššie záujmy ochrany prírody a krajiny ani nezasahuje do koherentnej európskej sústavy chránených území Natura 2000, Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny nepožaduje posudzovanie zámeru k zmene navrhovanej činnosti „I/16 Uderiná – Rekonštrukcia mosta ev. č. 16 – 218“ v zmysle zákona 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.“

Vyjadrenie OULC,OSZP: berie stanovisko na vedomie.

Odôvodnenie: Príslušný orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili akceptácii zmeny navrhovanej činnosti a nepožaduje ďalšie posudzovanie činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z..

6. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie - štátna správa ochrany ovzdušia list č. OU-LC-OSZP-2023/010433-002 zo dňa 22.09.2023 dáva nasledovné stanovisko:

„Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako dotknutý orgán štátnej správy ochrany ovzdušia podľa § 3 ods. 1 písm. e) a § 4 ods. 1 zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov, s § 29 ods. 9 zákona č. 24/2006 Z. z. a podľa § 44 ods. 1 písm. l) bod 2 zákona č. 146/2023 Z.z. o ochrane ovzdušia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 146/2023 Z.z.“) dáva v zmysle § 25 ods. 2 písm. f) zákona č. 146/2023 Z.z. nasledovné vydáva v y j a d r e n i e

- počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti môžu vznikať prašné emisie a preto je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií,
- navrhovateľ vypracuje a zavedie opatrenia na zamedzenie tvorby prachu, predovšetkým udržiavaním čistoty v mieste napr. kropenie staveniska, čistenie prístupových komunikácií, čistenie kolies dopravných prostriedkov pred výjazdom na verejné komunikácie a pod..

Záver:

Na základe vyššie uvedeného štátna správa ochrany ovzdušia z hľadiska ochrany ovzdušia navrhuje, aby zmena navrhovanej činnosti nebola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z..“

Vyjadrenie OULC,OSZO: akceptuje stanovisko a odôvodnené požiadavky zapracoval do podmienok tohto rozhodnutia.

Odôvodnenie: Príslušný orgán vyhodnotil predložené pripomienky a odôvodnené zapracoval do podmienok tohto rozhodnutia. Príslušný orgán navrhuje, aby zmena navrhovanej činnosti nebola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z..

7. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Lučenci list č. ORHZ-LC1-2023/000303-002 zo dňa 07.09.2023 konštatuje:

„Z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie,“

Vyjadrenie OULC,OSZP: berie stanovisko na vedomie.

Odôvodnenie: Dotknutý orgán neuviedol také nedostatky v hodnotení, ktoré by bránili akceptácii zmeny navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej zmeny sa dotknutý orgán nevyjadril a príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje jej ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z..

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Okresný úrad Lučenec odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Železnice Slovenskej republiky, Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Lučenci, obec Lovinobaňa zákonom stanovenej lehote ani ku dnešnému dňu k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nedoručili písomné stanovisko a teda v zmysle § 29 ods. 9 zákona 24/2006 Z. z. sa stanovisko považuje za súhlasné.

Informácie o životnom prostredí, vrátane predpokladaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti, boli uvedené v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, ktoré bolo v súlade s ustanovením § 29 ods. 6 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. zverejnené a verejnosti dostupné na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky.

Obec Lovinobaňa zverejnila oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dňa 04.09.2023 a bolo verejnosti sprístupnené do dňa 20.09.2023. V danej lehote mohla verejnosť nahliadnuť do oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, robiť si výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady urobiť z nej kópie, podať pripomienky.

Príslušný orgán listom OU-LC-OSZP- 2023/009385-013 zo dňa 21.09.2023 požiadal Okresný úrad Banská Bystrica, odbor opravných prostriedkov o predĺženie lehoty na vydanie rozhodnutia nakoľko príslušný orgán po doručení stanovísk má povinnosť oboznámiť účastníkov konania so všetkými podkladmi pred vydaním rozhodnutia, vyjadriť sa k podkladom. Okresný úrad Banská Bystrica, odbor opravných prostriedkov predĺžil listom č. OU-BB-OOP3-2023/009691-029-123 zo dňa 25.09.2023 lehotu na vydanie rozhodnutia v predmetnej veci o 60 dní.

Po doručení podkladu rozhodnutia – stanovísk a doplňujúcich informácií vyplýva z § 33 ods. 2 správneho poriadku tunajšiemu úradu ešte zákonná povinnosť oboznámiť písomne účastníkov konania so všetkými podkladmi pre rozhodnutie a oboznámiť ich o ich práve pred vydaním rozhodnutia vyjadriť sa k podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie.

Listom č. OU-LC-OSZP- 2023/009385-017 zo dňa 13.10.2023 príslušný orgán podľa § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. oznámil, že pred vydaním rozhodnutia o výsledku zisťovacieho konania sa účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť vyjadriť k podkladom a k spôsobu ich zistenia a môžu prípadne navrhnúť ich doplnenie v lehote do 20.10.2023. Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo účastníkom konania odoslané elektronickou poštou. Účastníci konania a zúčastnené osoby sa v stanovenej lehote ani ku dnešnému dňu nevyjadrili k podkladom a k spôsobu ich zistenia

Lehotu na vyjadrenie konajúci orgán považuje za primeranú a dostatočnú. Príslušný orgán listom OU-LC-OSZP-2023/009385-017 zo dňa 13.10.2023 oboznámil účastníkov konania o tom, že v rámci zisťovacieho konania zmeny navrhovanej činnosti zhromaždil rozhodujúce podklady na vydanie rozhodnutia a účastníci konania majú právo sa s podkladmi na vydanie rozhodnutia oboznámiť a následne sa k nim, ako aj k spôsobu ich zistenia, vyjadriť prípadne navrhnúť ich doplnenie v lehote 20.10.2023.

Príslušný orgán má k dispozícii všetky relevantné podklady vrátane vyjadrení a stanovísk od účastníkov konania a dotknutých orgánov, na základe ktorých tunajší úrad dospel k záveru, že zmena navrhovanej činnosti sa nebude posudzovať zákona č. 24/2006 Z. z..

Výstupom zisťovacieho konania je rozhodnutie o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ktoré príslušný orgán na základe výsledkov zisťovacieho konania aj vydáva a prihliada pri tom na kritéria stanovené zákonom o posudzovaní (§ 29 ods. 3. a príloha č. 10) a všetky stanoviská doručené k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti.

Cieľom je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor na posúdenie navrhovaného umiestnenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie opodstatnené pripomienky, majúce oporu v zákone, zahrnul medzi požiadavky, ktoré bude potrebné zohľadniť v dokumentácii k územnému alebo stavebnému konaniu a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Komplexné výsledky zisťovacieho konania, nepoukázali na predpokladané prekročenie medzných hodnôt alebo limitov ustanovených osobitnými predpismi v oblasti životného prostredia v dôsledku realizácie alebo prevádzky zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, doplňujúcich informácií s použitím kritérií pre zisťovacie konanie uvedených v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. a s prihliadnutím na doručené stanoviská podľa § 29 ods. 9 zákona č. 24/2006 Z. z. príslušný orgán rozhodol vo veci tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

3. Odôvodnenie vydania rozhodnutia a úvahy, ktoré boli použité pri hodnotení kritérií pre zisťovacie konanie podľa prílohy č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z..

Príslušný orgán na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu doručených a podľa kritérií pre zisťovacie konanie § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. a uvedených v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. zistil nasledujúce skutočnosti:

I. POVAHA A ROZSAH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Rozsah zmeny navrhovanej činnosti

V rámci rekonštrukcie sa uvažuje s vybúraním existujúceho mosta a nahradení novou monolitickou rámovou železobetónovou konštrukciou. Rekonštrukcia bude prebiehať po etapách kde sa most zrekonštruje po poloviciach. Založenie nového mosta je navrhnuté hlbinné na mikropilotách. Mostný objekt je navrhnutý ako jednopoložný most. Zo statického hľadiska ide o rámovú doskovú konštrukciu votknutú do podlažia. Rámová konštrukcia pozostáva zo stojok hrúbky 0,5 m, dosky min. hrúbky 0,35 m a krídel hr. 0,55 m. Horná plocha nosnej konštrukcie kopíruje sklon nivelety 1,17 %.

V rámci rekonštrukcie sa uvažuje s kompletnou výmenou konštrukčných vrstiev vozovky a výmenou krytu vozovky mimo mosta v rozsahu podľa stavebného objektu D2.1 Úprava cesty I/16. Prechodová oblasť mosta je tvorená železobetónovou prechodovou doskou dl. 3 m. Dopravný priestor nad mostom je šírky 10,5 m a je ohraničený zábradľovými zvodidlami s úrovníou zachytenia H2 po oboch stranách komunikácie. Zvodidla na moste budú upevnené na rímсах. Za mostom sú navrhnuté cestné zvodidlá v rozsahu podľa stavebného objektu (D2.1). Priechy sklon vozovky na moste je jednostranný so sklonom 2 %. Pozdĺžny sklon vozovky v mieste mosta je 1,17%. Rekonštrukcia mosta sa bude realizovať počas čiastočnej uzávierky cesty I/16 – uzavretím jedného jazdného pruhu. Premávka bude vedená striedavo v jednom jazdnom pruhu. Nosná konštrukcia sa vybuduje na pevnej skruži po etapách.

ZÁKLADNE ÚDAJE

Identifikačné údaje stavebného objektu:

Názov objektu: Rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218

Druh stavby: Rekonštrukcia

Kraj: Banskobystrický

Okres: Lučenec

Katastrálne územie: Lovinobaňa, Uderiná

Uvažovaný správca: Slovenská správa ciest

Bod križenia: s potokom Salajka v rkm 0,35 (Lovinka)

Uhol križenia: 100,00 g (90°)

Základné údaje o moste podľa STN 73 6200,1975:

Kapitola II. Triedenie mostov:

a) pozemná komunikácia

b) -

c) nad vodným tokom

d) jednopoložný

e) jednopodlažný

f) s hornou mostovkou

g) nepohyblivý

- h) trvalý
- i) smerovo v priamej, výškovo v stúpaní
- j) kolmý
- k) s normovanou zaťažiteľnosťou
- l) masívny, železobetón
- m) plnostenný
- n) rámový
- o) otvorene usporiadaný
- p) s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60): 6,0 m

Rozpätie v osi mosta: 6,5 m

Dĺžka nosnej konštrukcie: 7,0 m

Dĺžka mosta (čl. 61): 17,0 m

Šikmosť mosta (čl. 65) kolmý most, 100 g (90°)

Šírka vozovky medzi

obrubníkmi (čl. 69): 10,5 m

Šírka chodníka: -

Šírka mosta medzi zábradliami: 10,5 m

Šírka mosta: 12,1 m

Šírka nosnej konštrukcie: 11,6 m

Výška mosta (čl. 74): 4,85 m

Stavebná výška (čl. 75): 1,45 m

Plocha mosta: $7 \times 12,1 = 84,7 \text{ m}^2$

Požiadavky na zaťaženie mosta:

Zaťaženie mosta podľa: STN EN 1990, STN EN 1991, STN EN 1992, STN EN 1997, STN EN 1998

Zaťaženie mosta dopravou: zaťažovacie modely LM1, LM2, LM3, LM4

Premosťovaná prekážka

Trasa komunikácie sa križuje v km 44,993 s potokom Salajka (Lovinka) v rkm 0,35. Existujúci most M45 je jednopoložný s premostením 6 m. Voľná šírka vozovky na moste je 10,4 m. Súčasný stavebno-technický stav je hodnotený stupňom VI – veľmi zlý. (Podrobný popis porúch jednotlivých častí mosta je zrejмый z protokolu z hlavnej prehliadky mosta).

Komunikácia vedená nad mostom

Most sa nachádza v miernom stúpaní nivelety v smere staničenia (smer od Lovinobane) v katastri a v extraviláne obce Uderiná, na ceste I/16. Most zabezpečuje prevedenie komunikácie I/16 ponad potok Salajka. Šírkové usporiadanie komunikácie v mieste mosta pozostáva z dvojpruhovej komunikácie, smerovo nerozdelenej. Priečny sklon na moste je jednostranný.

Šírkové usporiadanie cesty I/16 nad mostom po rekonštrukcii:

- vozovka, voľná šírka cesty: 10,5 m

- krajná rímsa pravá so zábradľovým zvodidlom úr. zach. H2: 0,8 m

- krajná rímsa ľavá so zábradľovým zvodidlom úr. zach. H2: 0,8 m

V záujmovom území mosta sa nenachádzajú žiadne aktívne zosuvy ani stabilizované zosuvy, čomu napovedá morfológia rovinatého územia v okolí mostného objektu. Z toho dôvodu projektová dokumentácia neuvažuje so žiadnymi aktívnymi a pasívnymi opatreniami na zamedzenie potenciálnych zosuvov.

Údaje o vedeniach a sieťach uložených pod terénom v blízkosti mosta ako aj na moste sa overili na mieste a na základe prieskumu sietí. V oblasti budúceho staveniska sa nachádza podzemný kábel Slovak Telekom.

Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať existujúcim inžinierskym sieťam. Siete je potrebné pred začiatkom stavebných prác, vytýčiť a rešpektovať ich vedenie. V prípade potreby je možné, po dohode s príslušným správcou a vlastníkom, realizovať ochranu alebo preložku inžinierskych sietí.

POPIS KONŠTRUKCIE MOSTA

Demolácia jestvujúcich častí mosta

Demolácia časti konštrukcie mosta bude prebiehať po zhotovení dočasného dopravného značenia a bezpečnostného zariadenia. Odstráni sa príslušenstvo, ktoré pozostáva zo zvodidiel, vrstiev vozovky a monolitických ríms. Následne sa vybúra vyrovnávacia vrstva z betónu s izoláciami až po nosnú konštrukciu. Po odbúraní vrstiev na moste sa prejde plynulo k odfrézovaniu vozovky pred a za mostom a vybúraníu časti nosnej konštrukcie a spodnej stavby spolu s zrealizovaním výkopovej jamy s pažením. V rámci búracích prác sa priestor pod mostom a v jeho okolí očisti od náletových drevín. Pred búraním mosta sa potok zatrubní a rúra sa presype ochranným zhutneným nárysom min. hr. 300 mm. zo štrkopiesku. Na nadnásyp sa vyhotoví plocha z betónových cestných panelov, na ktorú sa v ďalšej fáze výstavby postaví pevná skruž. Pri búracích prácach je nutné postupovať tak, aby neboli poškodené časti, ktoré majú zostať zachované. Pri búracích prácach používať primerané stroje a vypracovať technologický postup búracích prác, ktorý zhotoviteľ predloží na schválenie autorskému dozoru.

Zakladanie

Po odbúraní existujúcej časti spodnej stavby sa zrealizuje hlbinné založenie mosta na sérii zvislých mikropilót vítaných cez vrstvu podkladného betónu alebo cez zvyšné časti pôvodnej spodnej stavby mosta. Mikropilóty Ø189 mm s výstužnou rúrkou Ø89/10 mm z ocele S355 sú navrhnuté v jednom rade. Korene mikropilót budú dĺžky 6 m od spodnej hrany pôvodných častí opôr. Mikropilóty sú opatrené roznášacími doskami a centrátormi.

Etáže sú navrhnuté vo vzdialenostiach 500 mm. Materiál injektážnej zmesi bude CEMII/A- 42,5R. Postupy pre precíznu injektáž musia byť realizované v súlade s normou STN EN 446. Zhotoviteľom bude spracovaný technologický postup výroby mikropilót. Pre vyhotovenie a skúšanie mikropilót platia TKP 30 špeciálne zakladanie. Zaťažovacie skúšky mikropilót budú realizované na 1 systémovej mikropilóte pri každej opore. Na všetkých mikropilótach budú realizované skúšky integrity PIT.

Spodná stavba

Nové časti opôr mosta budú pozostávať zo železobetónových stien a krídel votknutých do únosného podlažia pomocou mikropilót. Spodná stavba mosta je navrhnutá tak, aby ju bolo možné vybudovať po jednotlivých pracovných záberoch. Steny sú navrhnuté hrúbky 0,5 m. Mostné krídla sú železobetónové, rovnobežné, zavesené na oporách. Krajné zavesené krídla sú so šírkou steny 0,55 m. Všetka betonárska výstuž vyčnievajúca z pracovných škár sa ochráni po zabetónovaní v celej svojej dĺžke protikoróznym náterom. Výstuž vystupujúca z pracovných škár musí byť pred realizáciou ďalšej časti dôkladne očistená, aby sa zabezpečila predpísaná súdržnosť prútov výstuže s betónom.

Povrch spodnej stavby sa po betonáži ošetrí podľa schválených technologických podmienok. Opatrenia musia byť také, aby došlo k obmedzeniu vzniku zmrašťovacích trhlín. Pracovné škáry sa realizujú podľa detailov vo výkresovej dokumentácii.

Zasypané časti betónových konštrukcií v styku so zemínou sa do úrovne terénu opatria izolačnými nátermi proti zemnej vlhkosti v zložení:

- asfaltový lak penetračný – 1 x ALP
- náter asfaltový – 2 x NA.

Na rube opôr a krídel sa vyhotoví plošná drenáž, ktorá sa skladá z 2x drenážnej geotextílie (min. 300 g/m²) a 1 vrstvy nopovej fólie. Na rube opôr bude osadená drenážna rúrka Ø150 mm v sklone min. 3,0%. Pred betonážou krídel je potrebné osadiť chráničky pre odvedenie rúbu. Skosenie hrán bude trojuholníkovou lištou 20 x 20 mm, pokiaľ nie je uvedené inak.

Na spodnej stavbe, na vonkajších plochách opory 1 a opory 2 sa trvalým spôsobom vyznačí rok ukončenia výstavby nosnej konštrukcie (odtlačkom gumenej matrice do betónu) v zmysle STN 73 6201.

Prechodová oblasť mostného objektu je tvorená prechodovou doskou. Prechodové dosky sú navrhnuté z monolitického železobetónu. Dĺžka dosiek je 3 000 mm a hrúbka 240 mm. Dosky sa realizujú na celú šírku vozovky danou vzdialenosťou odrazných obrubníkov:

Pozdĺžny sklon dosiek je 1: 10.

Priečny sklon je daný priečnym sklonom vozovky v oblasti prechodovej dosky. Prechodové dosky sa vybetónujú na podkladový betón hrúbky 100 mm.

Prechodová oblasť siaha po koniec výkopu.

V tejto časti sa použije veľmi vhodná zemina (napr. G1 až G3). Hutnenie sa uskutoční po vrstvách hrúbky max. 0,30 m. Zhutnený zásyp za oporou sa zhutní na $\lambda_d = \min. 0,85$. Ochranný štrkopieskový zásyp a podkladný prechodový

klin sa zhotoví z frakcie 0-32 mm a zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Hodnota E_{def2} pri hutnenom násype ≥ 90 MPa a pomer $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Zhutnený zasyp za oporou a vyhotovenie podkladného prechodového klinu sa zrealizuje po vybetónovaní nosnej konštrukcie (dosky). Vo vzdialenosti min. 2 m od rubu opôr je zakázané používať ťažkú hutniacu techniku!

Nosná konštrukcia

Priečny rez nosnej konštrukcie pozostáva zo železobetónovej doskovej konštrukcie minimálnej hrúbky 0,35 m. Pri líci opôr je vyhotovený nábeh na šírke 1 m. Pozdĺžny sklon nosnej konštrukcie je 1,17%. Šírka nosnej konštrukcie je konštantná 11,6 m. Horná plocha dosky bude betónovaná v priečnom jednostrannom sklone 2,0% pod vozovkou a s protispádom 6,9% pod krajinou vonkajšou rímsou, aby minimálny rozdiel výšky okraja nosnej konštrukcie a úžľabí bol min. 55 mm. Takto vznikne os odvodnenia vzdialená od zvýšenej obruby 0,25 m, v ktorej sa vynechá otvor na osadenie drenážnej tvarovky na odvodnenie povrchu izolácie mosta. Betonáž nosnej konštrukcie sa zrealizuje po etapách. Pred betonážou dosky je potrebné osadiť chráničky pre odvedenie. Na vonkajších stranách opôr sa vyhotoví ozub pre uloženie prechodovej dosky. Pred betonážou sa do ozubu osadia kotevné tĺne prechodovej dosky. Skosenie hrán bude trojuholníkovou lištou 20 x 20 mm, pokiaľ nie je uvedené inak. Pred búraním mosta sa potok zatrubní a rúra sa presype ochranným zhutneným nádnásypom min. hr. 300 mm. zo štrkopiesku. Na nádnásyp sa vyhotoví plocha z betónových cestných panelov na ktorú sa v ďalšej fáze výstavby postaví pevná skruž.

Príslušenstvo

Vozovka na moste

Mostný zvršok je navrhnutý v štandardnej zostave podľa platnej STN 73 6242 a VL4 s celoplošnou izoláciou (pod rímsami s dvojnásobnou izoláciou) z asfaltových pásov a konštrukciou vozovky s celkovou hrúbkou 90 mm. Priečny sklon dosky na moste je jednostranný 2 % s protispádom v mieste krajných ríms 6,9%. Odvodnenie hydroizolácie je pozdĺžnymi a priečnymi drenážnymi kanálkami z drenážneho plastbetónu a odvodňovacej tvarovky. Na hornom povrchu nosnej konštrukcie sa pred položením izolácie vyspraví lokálne nerovnosti a následne sa obrokuje (na celej ploche kladenia izolácie).

Konštrukcia vozovky v priestore jazdných pásov:

- asfaltový koberec mastixový (SMA 11-I, PMB) 40 mm
 - spojovací postrek z mod. asf. emulzie (PS; CBP 0,5 kg/m²) –
 - asfaltový betón pre lož. vrstvu modifikovaný (AC 16 L, I PMB 45/80 -75) 45 mm
 - spojovací postrek z mod. asf. emulzie (PS; CBP 0,5 kg/m²) –
 - izolácia z natavovaných asfaltových izolačných pásov (NAIP) 5 mm
 - zapečatujúca vrstva –
- Spolu 90 mm

Konštrukcia vozovky v priestore pod mostnými rímsami:

- izolácia z natavovaných asfaltových izolačných pásov (NAIP) 5 mm
 - izolácia z natavovaných asfaltových izolačných pásov (NAIP) 5 mm
 - zapečatujúca vrstva
- Spolu 10 mm

Horná plocha mostovky je vyspádovaná k úžľabiu drenážneho kanálika. Pod rímsami sa ako ochranná vrstva izolácie použije druhá vrstva natavovacieho izolačného pásu s presahom 200 mm za hranu rímsy. Izolačné pásy je nutné natavovať na celú šírku izolačného pásu viacplamenným horákom na dosiahnutie celoplošného prilepenia izolácie na mostovku. Škály medzi vozovkou a rímsou sa vydebnia latou a vyplnia zálievkou s predtesnením. V miestach tvaroviek je trvalo pružná zálievka s predtesnením len vo vrstve krytu (v obrusnej vrstve) – podľa VL4 502.01.

Prechodové dosky

Prechodová oblasť mostného objektu je tvorená prechodovou doskou. Prechodové dosky sú navrhnuté z monolitického železobetónu. Dĺžka dosiek je 3 000 mm a hrúbka 240 mm. Dosky sa realizujú na celú šírku vozovky danou vzdialenosťou odrazných obrubníkov: Pozdĺžny sklon dosiek je 1: 10. Priečny sklon je daný priečnym sklonom vozovky v oblasti prechodovej dosky. Prechodové dosky sa vybetónujú na podkladový betón hrúbky 100 mm.

Prechodová oblasť

Prechodová oblasť siaha po koniec výkopu. V tejto časti sa použije veľmi vhodná zemina (napr. G1 až G3). Hutnenie sa uskutoční po vrstvách hrúbky max. 0,30 m. Zhutnený za oporou sa zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Ochranný štrkopieskový zásyp a podkladný prechodový klin sa zhotoví z frakcie 0-32 mm a zhutní na $I_d = \min. 0,85$. Hodnota E_{def2} pri hutnenom násype ≥ 90 MPa a pomer $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Zhutnený zasyp za oporou a vyhotovenie podkladného prechodového klinu sa zrealizuje po vybetónovaní nosnej konštrukcie (dosky). V oblasti 2,0 m od obvodu nosného rámu platí obmedzenie používania ťažkej hutniacej a stavebnej techniky. Hutnenie v tejto oblasti sa prevedie výhradne vibračnými doskami, prípadne malými vibračnými valcami! Na vyvedenie presiaknutej vody spoza rubu opôr je pozdĺž osadená drenážna rúrka DN150 s drenážnym obsypom, ktorá odvádza skrz krídel na vydláždenie pred mostom. Pod drenážou sa nachádza tesniaca vrstva pozostávajúca z PE fólie.

Železobetónové rímasy

Na vonkajšej strane mosta sú navrhnuté monolitické železobetónové rímasy šírky 800 mm s monolitickým čelom. Rímasy prečnievajú za okraj nosnej konštrukcie 250 mm. Výška čela rímasy je 700 mm. Dopravný priestor na moste vymedzuje zábradľové zvodidlo s výplňou úrovne zachytenia H2. Rímasy na mostných krídlach sa zakotvia pomocou kotevných prípravkov s protikoróznou ochranou (nerez A4). Kotvenie rímasy ako celok musí byť v súlade s platnými technickými podmienkami výrobcu použitého zvodidla a vzorovými listami VL 4 – Mosty. Horný povrch rímasy je spádovaný v sklone 4 % k vozovke. V rámci povrchovej úpravy sa nepožaduje použitie ochranného, alebo farebne zjednocujúceho náteru rímasy. (Pozn.: platí len v prípade, ak sa na rímasy nevyskytnú trhliny). Náter rímasy sa preto nenavrhuje. Výška odrazných pruhov rímasy je 150 mm.

Betonáž rímasy sa navrhuje tak, aby sa obmedzil vplyv zmršťovania betónu na celistvosť povrchu rímasy. Vybetónujú sa úseky uvedenej dĺžky striedavo tak, aby sa súčasne nebetónovali susedné úseky. Časový posun betónovania susedných úsekov je min. 7 dní. V prípade súvislého betónovania rímasy (bez striedania záberov) musí zhotoviteľ prijať také opatrenia, aby nedochádzalo k vzniku trhlín. Do betónu rímasy sa použijú polypropylénové vlákna dĺžky 12 mm (min. množstvo polypropylénových vlákien je 0,9 kg/m³ betónovej zmesi). Povrchová úprava betónu rímasy je bez striáže. Pracovné škáry sa vydebnia a po vybetónovaní aj susedných úsekov rímasy sa vytmelia trvale pružným tmelom. Skosenie ostrých hrán sa zabezpečí trojuholníkovou latou 15x15 mm vloženou do debnenia. Pozdĺžna škára medzi vozovkou a rímami bude v celej dĺžke rímasy tesnená asfaltovou modifikovanou zaliievkou s predtesnením gumovým profilom.

Odvodnenie

Odvodnenie mosta je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Odvodnenie izolácie je riešené pomocou drenážnych kanálikov, ktoré sú zaústené do odvodňovacej tvarovky. Všetka povrchová voda z plochy mosta, je priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvedená pozdĺž obrubníkov do sklzu za mostom ukončeným vývariskom. Na základe hydrologického výpočtu nie je nutné na moste osadzovať odvodňovače. Odvodňovacia trubička DN50 bude osadená na moste do pripravenej kapsy a debniacej rúrky DN80 v nosnej konštrukcii.

Odvodnenie za rubom mosta zabezpečuje drenáž Ø 150 mm. Drenáž je vyvedená do koryta potoka. V súčasnosti sú zrážkové vody z povrchu cesty odvádzané priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky ku krajniciam a po svahu cestného telesa do terénu, resp. do cestných priekop. Vzhľadom na charakter stavby (rekonštrukcia komunikácie na úsekoch priláhlých k mostu) v plnej miere rešpektuje jestvujúci systém odvodnenia. Jestvujúci systém odvodnenia zostane nezmenený, jeho dotknuté časti (nespevnené priekopy, spevnené priekopy) sa v potrebnej miere prečistia a zrekonštruujú tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť.

Zábradlia na schodiskách

Na obslužných schodiskách je navrhnuté bezpečnostné zábradlie výšky 1 100 mm z kompozitného materiálu. Vo výrobnotechnickej dokumentácii sa ochranné zábradlia navrhnu podľa VL4 407.07. Zábradlie kopíruje tvar monolitických železobetónových schodísk. Pre kotvenie sa použije len certifikovaný systém. Farebný odtieň RAL upresní správca mosta. Na výrobu zábradlia si zhotoviteľ zabezpečí výrobnotechnickú dokumentáciu (VTD).

Zvodidlá na moste

Oceľové zvodidlá sú umiestnené nad odraznými obrubníkmi v chodníkových doskách. Použije sa schválené mostné zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 s výplňou. Kotvenie oceľových zvodidiel musí byť v súlade s platnými technickými podmienkami výrobcu zvodidla. Pätné dosky sú šikmé, sledujú sklon rímasy a podliehajú sa plastmaltou hrúbky min. 5 mm. Okraje dosiek sa utesnia trvalo pružným tmelom. Matice kotevných skrutiek sa ošetrí vazelínou a ochráni sa plastovými krytkami odolnými voči UV žiareniu a ďalším nepriaznivým vplyvom (chemický posyp

komunikácie). Pri napojení mostného zvodidla na cestné sa použije dilatačný diel zvodidla s elektroizolačnou úpravou. Povrchová úprava konštrukčných dielcov zvodidiel s výnimkou zvodnice a dištančného dielu sa realizuje náterovým systémom so životnosťou min. 15 rokov podľa TP 068. Protikorózna ochrana ocelových konštrukcií mostov. Stupeň prípravy povrchov Sa 21/2/ Be sweeping.

Prístup k mostnému objektu

Kvôli zabezpečeniu prístupu k oporám sa navrhli 2 obslužné schodiská z monolitického železobetónu. Schodiská sú vystužené zváranými sieťami KARI KY 50 (priemer drôtu 8 mm, oká 150/150 mm) so vzájomným presahom sietí na min. 3 oká siete. Schodiskové ramená majú svetlú šírku 600 mm, šírka obruby okolo ramien je 200 mm. Schodiskové stupne sa vybetónujú do dosky hrúbky 200 mm. Na začiatku a konci schodiskového ramena sú navrhnuté betónové stabilizačné pásy šírky 500 mm a výšky 800 mm. Povrchová úprava stupňov bude striážou. Bezpečnostné zábradlie na obslužných a revíznych schodiskách má výšku 1 100 mm a kopíruje tvar monolitických železobetónových schodísk. Stĺpiky zábradlia sú kotvené do betónového obrubníka šírky 200 mm.

Úprava potoka a terénne úpravy v okolí mosta

V okolí mosta je navrhnutá úprava potoka. Dĺžka navrhovanej úpravy potoka je 18,1 m čo predstavuje v kolmej vzdialenosti od obrysu mosta 3 m pred a 3 m za mostom. Pozdĺžny sklon potoka 1,5 % vychádza z existujúceho spádu. Koryto potoka je navrhnuté na prietok storočnej vody $Q_{100} = 14,5 \text{ m}^3/\text{s}$.

Podľa výpočtu je pri prietoku $Q_{100} = 14,5 \text{ m}^3/\text{s}$ hladina potoka v koryte vo výške 1,35 m. Koryto pod mostom bude bez zahĺtenia vtoku spoľahlivo prevádzať požadovaný prietok. Minimálna výška medzi Q_{100} a najnižšou hranou nosnej konštrukcie bude min. 2,8 m. Úprava je na začiatku a na konci úpravy napojená na jestvujúce koryto potoka so zaisťovacím priečnym betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 1000 mm. Stabilizačný prah bude opatrený zásypom z lomového kameňa hmotnosti min. 70 kg s urovnaným lícom a preštrkovaním na dl. min. 1 m. Šírka dna koryta je navrhnutá 1,4 m. Svahy budú v sklone 1:1,5. Svahy a dno koryta budú opevnené kamennou dlažbou (napríklad žula, čadič, rula) hr. 200 mm do betónového lôžka hr. 150 mm. Kyneta koryta je navrhnutá na výšku 1 m od dna. Vydláždenie koryta siaha do výšky 1,6 m od dna koryta. Po oboch stranách koryta je navrhnutý revízny chodník šírky 800 mm.

Stručný postup výstavby:

- zhotovenie dočasného dopravného značenia a bezpečnostného zariadenia
- presunutie dopravy
- prípadná ochrana is
- odfrézovanie vozovky na moste, v prechodových oblastiach, pred a za mostom
- odstránenie existujúcich záchytných bezpečnostných zariadení
- odbúranie ríms, odstránenie izolácie a podpovrchových mostných záverov
- odbúranie vyrovnávajúceho betónu a časti nosnej konštrukcie
- realizácia výkopovej jamy s pažením
- vybúranie časti spodnej stavby
- realizácia nosnej konštrukcie
- zhotovenie drenáže na rúbe a zhotovenie zásypov
- zhotovenie ríms a spevnenia okolo mosta, úprava krajníc
- osadenie záchytných bezpečnostných zariadení
- presmerovanie dopravy na zrekonštruovaný úsek cesty.

Súvisiace (dotknuté) objekty stavby

D2.1 Úprava cesty I/16

D3.1 Rekonštrukcia mosta ev. č. 16-218

2. Súvislosti s inými činnosťami

Úprava potoka a terénne úpravy v okolí mosta

V okolí mosta je navrhnutá úprava potoka. Dĺžka navrhovanej úpravy potoka je 18,1 m čo predstavuje v kolmej vzdialenosti od obrysu mosta 3 m pred a 3 m za mostom. Pozdĺžny sklon potoka 1,5 % vychádza z existujúceho spádu. Koryto potoka je navrhnuté na prietok storočnej vody $Q_{100} = 14,5 \text{ m}^3/\text{s}$. Podľa výpočtu je pri prietoku $Q_{100} = 14,5 \text{ m}^3/\text{s}$ hladina potoka v koryte vo výške 1,35 m. Koryto pod mostom bude bez zahĺtenia vtoku spoľahlivo prevádzať požadovaný prietok. Minimálna výška medzi Q_{100} a najnižšou hranou nosnej konštrukcie bude min. 2,8 m. Úprava je na začiatku a na konci úpravy napojená na jestvujúce koryto potoka so zaisťovacím priečnym

betónovým prahom šírky 500 mm a výšky 1000 mm. Stabilizačný prah bude opatrený zásypom z lomového kameňa hmotnosti min. 70 kg s urovnaným lícom a preštrkovaním na dl. min. 1 m. Šírka dna koryta je navrhnutá 1,4 m. Svahy budú v sklone 1:1,5. Svahy a dno koryta budú opevnené kamennou dlažbou (napríklad žula, čadič, rula) hr. 200 mm do betónového lôžka hr. 150 mm. Kyneta koryta je navrhnutá na výšku 1 m od dna. Vydĺždenie koryta siaha do výšky 1,6 m od dna koryta. Po oboch stranách koryta je navrhnutý revízny chodník šírky 800 mm. Špecifikácia pre kameň do dlažby: trieda akosti I. pevnosť v tlaku min. 80 MPa, nasiakavosť max 3%, odolný voči obrusu a mrazu. Kamenná dlažba bude dôkladne vyplnená škárovacím materiálom so šírkou škáry max. 40 mm. Škárovací materiál bude pre prostredie XC4, XD3, XF4.

3. Požiadavky na vstupy (napr. záber lesných pozemkov a pôdy, využívanie vody, potreba surovín a celkové využitie prírodných zdrojov, potreba energetických zdrojov).

Záber pôdy

Most sa nachádza v miernom stúpaní nivelety v smere staničenia (smer od Lovinobane) v katastri a v extraviláne obce Uderiná /administratívna súčasť obce Lovinobaňa/, na ceste I/16. Most zabezpečuje prevedenie komunikácie I/16 ponad potok Salajka. Šírkové usporiadanie komunikácie v mieste mosta pozostáva z dvojpruhovej komunikácie, smerovo nerozdelenej. Priečny sklon na moste je jednostranný. Terén pod mostom je mierne svahovitý s výskytom náletových krovín. V mieste kríženia sa nachádza potok Salajka. Zábery nebudú realizované na plochách poľnohospodárskej ani lesnej pôdy. Stavba si vyžiada len dočasné zábery na plochách nepoľnohospodárskych pozemkov. V záujmovom území mosta sa nenachádzajú žiadne aktívne zosuvy ani stabilizované zosuvy, čomu napovedá morfológia rovinatého územia v okolí mostného objektu. Z toho dôvodu projektová dokumentácia neuvažuje so žiadnymi aktívnymi a pasívnymi opatreniami na zamedzenie potenciálnych zosuvov.

Zásobovanie vodou

Počas obdobia výstavby bude potrebná pitná voda a voda na hygienické účely, voda pre, stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami. Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude dovážaná a bude zabezpečovaná realizátorom stavebných prác.

Surovinové a energetické zdroje

Výstavbou vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

Zdrojom stavebného materiálu potrebného pre rekonštrukciu budú ložiská umiestnené čo najbližšie k stavbe. Na základe predpokladanej bilancie zemín bude prebytok výkopu a bude potrebné dovážať štrkodrvinu. Počas prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimnú údržbu a pod.).

V rámci prevádzky nevzniknú žiadne nároky na odber vody. Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

Dopravná a iná infraštruktúra

Stavba a postup prác je navrhnutý tak, aby nebola nutná výluka cestnej dopravy. Doprava bude obmedzovaná a regulovaná dočasným dopravným značením. Rýchlosť cestnej premávky v mieste prevádzania stavebných prác bude obmedzená, s usmernením do jedného jazdného pruhu.

Nároky na pracovné sily

Po realizácii zmeny navrhovanej činnosti sa nedôjde k nárastu zamestnancov.

Iné nároky

Ďalšie nároky a zmeny na infraštruktúru v súvislosti s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú.

4. Údaje o výstupoch, najmä znečistenie ovzdušia, tvorba odpadov, odpadové vody, iné odpady, hluk, vibrácie, žiarenie, teplo, zápach a iné očakávané vplyvy).

ZDROJE ZNEČISŤOVANIA OVZDUŠIA

Počas výstavby sa očakáva dočasný nárast emisií ZL zo stavebnej činnosti, stavebných mechanizmov a dopravy bude emitovať prostredie dotknuté investičným zámerom najmä:

- prachovými časticami (TZL)
- emisiami (CO, NO_x)

Etapa výstavby bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy. Tieto vplyvy sú zmierniteľné organizačnými opatreniami. Počas prevádzky mostného objektu sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred výstavbou.

ODPADOVÉ VODY A ODKANALIZOVANIE

Odpadové vody

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

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

Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia. Počas prevádzky mostného objektu budú vznikať rovnako ako v súčasnosti dažďové vody z vozovky, spôsob odvodnenia komunikácie sa nebude meniť. Z hľadiska ochrany vôd a vodohospodárskych diel – sa zabezpečí, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali a neznižovali kvalitu povrchových a podzemných vôd lokality a rešpektovali podmienky vyplývajúce zo Zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách. Počas výstavby navrhovanej činnosti sa produkcia odpadových vôd nepredpokladá.

ODPADY

V rámci výstavby i prevádzky mostného objektu budú vznikať rôzne druhy a množstvá odpadov. Druhy a kategórie odpadov zaradené podľa vyhlášky MŽP SR 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov. Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení. Navrhované technické riešenie stavby si nevyžiada demoláciu obytných ani priemyselných objektov. Predmetná stavba si vyžiada demolácie nespevnených a spevnených častí vozovky a existujúcej nosnej konštrukcie a časti spodnej stavby.

V súvislosti s realizáciou stavby sa predpokladá, že odpad bude produkován:

- počas realizácie stavebných prác
- počas prevádzky sa produkcia odpadu nezmení, pretože nedochádza k zmene účelu stavby.

Bilancia odpadov je spracovaná podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov. Materiál z demolovaných konštrukcií sa odvezie na skládku odpadov charakterizovanú ako ostatný odpad. V zmysle tejto vyhlášky je možné vznikajúce odpady pri rekonštrukcii mosta a súvisiacich úsekoch ciest zaradiť nasledovne:

15 01 01 Obaly z papiera a lepenky

Pôvod odpadu: Materiál pre stavbu

Kategória: O

15 01 02 Obaly z plastov

Pôvod odpadu: Materiál pre stavbu

Kategória: O

15 01 04 Obaly z kovu

Pôvod odpadu: Materiál pre stavbu

Kategória: O

15 01 06 Zmiešané obaly

Pôvod odpadu: Materiál pre stavbu

Kategória: O

15 02 03 Absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02

Pôvod odpadu: Materiál pre stavbu

Kategória: O

17 01 01 Betón

Pôvod odpadu: Stavba

Kategória: O

17 02 01 Drevo

Pôvod odpadu: Debnenie, lešenie

Kategória: O

17 03 02 Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01

Pôvod odpadu: Stavba

Kategória: O

17 04 05 Železo a oceľ

Pôvod odpadu: Stavba

Kategória: O

17 05 04 Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03

Pôvod odpadu: Stavba

Kategória: O

17 05 06 Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05

Pôvod odpadu: Stavba

Kategória: O

20 03 01 Zmesový komunálny odpad

Pôvod odpadu: Stavebné práce

Kategória: O

V zmysle prílohy č.1 k zákonu o odpadoch pri stavebnej a investičnej činnosti vznikajú odpady a následne sú zhodnocované týmito činnosťami:

R1 – Využitie najmä ako palivo, alebo získanie energie iným spôsobom.

R3 – Recyklácia alebo spätné získavanie organických látok, ktoré sa nepoužívajú ako rozpúšťadlá (vrátane kompostovania a iných biologických transformačných procesov).

R4 – Recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín.

R5 – Recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov.

R12 – Úprava odpadov určených na spracovanie niektorou z činností R1 – R 11.

R13 – Skladovanie odpadov pred použitím niektorej z činností R1 – R12.

Časť odpadov vznikajúcich pri stavebnej činnosti, ktoré nie je možné recyklovať alebo zhodnotiť, sú zneškodňované niektorou z nasledovných činností (v zmysle prílohy č. 2 zákona o odpadoch):

D1 – Uloženie do zeme alebo na povrchu zeme (napr. skládka odpadov).

D9 – Fyzikálno-chemická úprava nešpecifikovaná v tejto prílohe, pri ktorej vznikajú zlúčeniny alebo zmesi, ktoré sú zneškodnené niektorou z činností D1 až D12 (napr. odparovanie, sušenie, kalcinácia atď.).

D15 – Skladovanie pred použitím niektorej z činností D1 až D14.

V rámci stavebných prác bude subjekt vykonávajúci stavebné práce povinný zabezpečiť dočasné zhromažďovanie odpadov v mieste ich vzniku v zmysle požiadaviek určených platnými predpismi v OH. Zároveň bude musieť zabezpečiť pôvodca týchto odpadov ich skladovanie v kontajneroch, nádobách, obaloch alebo skladoch na to usporiadaných tak, aby nedošlo k ich úniku do okolitého životného prostredia.

V prípade vzniku havárie a použitiu absorbentov a sorpčných materiálov vzniknutý NO musí jeho pôvodca uložiť do skladu NO a označiť ILNO. Odpady odovzdá ich pôvodca osobám oprávneným na ich prevzatie a následné nakladanie s nimi za účelom ich zhodnotenia alebo zneškodnenia. Zhromažďované odpady, vzhľadom ku svojim rôznorodým vlastnostiam, musia byť v prípade potreby zabezpečené pred akýmkoľvek klimatickým a iným vplyvom z okolitého enviromentu, napríklad za použitia a ich uloženia do zabezpečených uzatvorených nádob, kontajnerov alebo skladov, ktoré vytvárajú izolované vnútorné prostredie. Zneškodňovanie nebezpečných odpadov bude zmluvne zabezpečené prostredníctvom organizácií na to spôsobilých. Na stavenisku nebudú realizované také stavebné technológie (procesy), ktoré by mohli znečistiť povrchové alebo podzemné vody. Prísun materiálov na stavbu bude kontajnermi (alt. uzavretými dopravnými prostriedkami). Pri nakladaní s odpadmi je potrebné dodržiavať legislatívu v odpadovom hospodárstve a plniť povinnosti držiteľa odpadov v súlade s § 14 zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Presné druhy, množstvá a príslušné dokumenty (havarijný plán, prevádzkový poriadok, evidenčné listy...) podľa platnej legislatívy bude nutné dopracovať na konkrétne podmienky pôvodcu odpadu po realizácii zmeny navrhovanej činnosti.

ZDROJE HLUKU

Počas výstavby:

Možno očakávať zvýšenie hluku spôsobené pohybom stavebných mechanizmov pri realizácii zmeny navrhovanej činnosti. Tento vplyv však bude obmedzený na priestor stavby a časovo obmedzený na dobu výstavby. Jeho intenzita bude dosahovať významnejšie rozmery predovšetkým v čase výstavby technickej infraštruktúry. Prírastok intenzity dopravy počas výstavby vzhľadom na súčasné dopravné zaťaženie cesty nebude predstavovať významnú zmenu ani z hľadiska dopravného zaťaženia ani z hľadiska s tým súvisiaceho zaťaženia hlukom z dopravy.

Hodnotenie nárastu hlukovej hladiny je závislé od organizácie výstavby, rozsahu nasadenia techniky a dĺžky činnosti. Zároveň do toho vstupuje aj poloha vykonávanej stavebnej činnosti v riešenom území. Rozsah hladín hluku je určený výkonom daného stroja a jeho zaťažením. 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).

Dodávateľ je povinný zaoberať sa ochranou životného prostredia pri realizovaní prác. Je povinný udržiavať na stavenisku poriadok a čistotu, odstraňovať odpady a nečistoty vzniknuté jeho prácami. Pri realizácii stavebných prác musia byť vylúčené všetky negatívne vplyvy na životné prostredie a to najmä nebezpečie požiaru, rozohrievanie strojov nedovoleným spôsobom, znečisťovanie odpadovou vodou, povrchovými splaškami z priestoru staveniska, najmä z miest olejov a ropných produktov, znečisťovanie komunikácií a zvýšená prašnosť.

Počas prevádzky

Intenzita hluku z prevádzky cestnej komunikácie závisí prioritne od intenzity a skladby dopravného prúdu a ďalších faktorov, ako sú povrch vozovky, klimatické pomery, prítomnosť prekážok v zvukovom poli, charakter prostredia (odrazivý, pohltivý a pod.). Intenzita a skladba dopravy sa vplyvom stavebných úprav na mostnom objekte nezmenia. V danom prípade rekonštrukcia mostného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko – prevádzkové parametre mostavýmennou povrchu vozovky.

ZDROJE ŽIARENIA A INÉ FYZIKÁLNE POLIA

V priebehu výstavby budú emisie hluku nárazové, zdrojom bude vykonávanie stavebných činností a prevádzka stavebných strojov. Tieto hlukové emisie budú časovo obmedzené na dennú dobu. Negatívne účinky hluku a vibrácií sa prejavia len počas zemných výkopových prác a prejazdu ťažkých mechanizmov.

Negatívne účinky hluku a vibrácií na obyvateľstvo vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti a umiestnenia mimo obývané územie sa nepredpokladajú.

VIBRÁCIE

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

ZDROJE ŽIARENIA

Zdroje žiarenia sa počas výstavby ani z činnosti navrhovanej stavby nepredpokladajú.

ZDROJE ZÁPACHU

Nepredpokladá sa šírenie zápachu a tepla mimo hodnotenú lokalitu zmeny navrhovanej činnosti. Vzhľadom k tomu, že sa nejedná o novú činnosť, ale o rekonštrukciu existujúcej činnosti, s prihliadnutím na dostatočnú vzdialenosť navrhovanej činnosti od obytnej zástavby, nepredpokladá sa narušenie kvality a pohody bývania obyvateľov.

5. Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená mimo zastavaného územia. Z tohto dôvodu vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti nebude priamo pôsobiť na obyvateľov obce. Realizácia zmeny navrhovanej činnosti bude ovplyvňovať kvalitu ovzdušia v dvoch fázach a to počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti a počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti. Najvyššia úroveň emisií v etape výstavby navrhovanej činnosti bude krátkodobo pôsobiaca, nakoľko sa asanačné, zemné a stavebné práce budú realizovať na začiatku celej výstavby zmeny navrhovanej činnosti (intenzita vplyvu bude závisieť hlavne od poveternostných podmienok).

II. MIESTO VYKONÁVANIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj: Banská Bystrica

Okres: Lučenec

Obec: Lovinobaňa, Uderiná

Lokalita: most sa nachádza v extraviláne obce Uderiná, na ceste I/16. Most zabezpečuje prevedenie komunikácie I/16 ponad potok Salajka

1. Súčasný stav využitia územia

Most sa nachádza na ceste I/16 v extraviláne obce Uderiná /administratívna súčasť obce Lovinobaňa/, medzi obcou Lovinobaňa a obcou Uderiná v miernom stúpaní v stabilnom území. Terén pod mostom je mierne svahovitý s výskytom náletových krovín. V mieste kríženia sa nachádza potok Salajka. Existujúci most je jednopoložový most železobetónovej doskovej konštrukcie hrúbky 0,45 m. Uloženie na opory je riešené cez lepenku. Svetlosť otvorov kolmá 6,0 m, dĺžka premostenia 6,0 m, počet polí 1, voľná šírka mosta 11,10 m, šírka medzi zvýšenými obrubami 10,40 m, stavebná výška mosta 1,36 m, výška mosta nad terénom 5,06 m. Na základe záverov hlavnej prehliadky zo dňa 6.5.2021 sa konštatuje zhoršovanie stavebnotechnického stavu mostného objektu. Súčasný stavebno-technický stav je hodnotený stupňom VI – veľmi zlý.

2. Súlad zmeny navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Zmena navrhovanej činnosti nie je v rozpore s platným územným plánom VUC Banská Bystrica.

III. VÝZNAM A VLASTNOSTI OČAKÁVANÝCH VPLYVOV

VPLYVY NA OVZDUŠIE

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená mimo zastavaného územia. Z tohto dôvodu vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti nebude priamo pôsobiť na obyvateľov obce. Realizácia zmeny navrhovanej činnosti bude ovplyvňovať kvalitu ovzdušia v dvoch fázach a to počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti a počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti. Najvyššia úroveň emisií v etape výstavby navrhovanej činnosti bude krátkodobo pôsobiaca, nakoľko sa asanačné, zemné a stavebné práce budú realizovať na začiatku celej výstavby zmeny navrhovanej činnosti (intenzita vplyvu bude závisieť hlavne od poveternostných podmienok).

Počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti

Zdrojom znečistenia ovzdušia budú asanačné a výkopové práce, resp. stavená mechanizácia pomocou ktorej sa budú vykonávať uvedené činnosti. Ide o bodové a plošné zdroje znečisťovania ovzdušia. Prístupové komunikácie, ktoré sa budú využívať počas výstavby navrhovanej činnosti budú predstavovať líniové zdroje znečistenia ovzdušia a v neposlednom rade netreba zabudnúť na mobilné zdroje znečisťovania ovzdušia a to dopravu súvisiacu s výstavbou navrhovanej činnosti (pracovníci, mechanizmy, zásobovanie...).

Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

Negatívne na ovzdušie pôsobí vplyvom spaľovania uhlíkovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v

najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %.

HLUK

Zmena navrhovanej činnosti je umiestnená mimo zastavaného územia. Z tohto dôvodu vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti nebude priamo pôsobiť na obyvateľov obce.

VPLYVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÉ VODY

Odvodnenie mosta je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Všetka povrchová voda z plochy mosta, je priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvedená pozdĺž obrubníkov do sklzov za mostom do potoka alebo vývariska. Na základe hydrologického výpočtu nie je nutné na moste osadzovať odvodňovače.

Odvodnenie za rubom rámov zabezpečuje drenáž Ø 150 mm. Drenáž je vyvedená do koryta potoka. V súčasnosti sú zrážkové vody z povrchu cesty odvádzané priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky ku krajniciam a po svahu cestného telesa do terénu, resp. do cestných priekop.

Vplyvy na podzemnú vodu

Hydrogeologické pomery v záujmovom území sú podmienené geologickou stavbou územia, tektonickým porušením, geomorfologickými a klimatickými pomermi územia. Kolísanie hladiny podzemnej vody je ovplyvňované zrážkami a ich rozložením v roku. V záujmovom území sa nenachádzajú termálne a minerálne vody. Z hľadiska vodohospodárskeho nie sú v danom území ani žiadne vodohospodársky chránené oblasti. Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd. Zmena navrhovanej činnosti neovplyvní kvalitu podzemnej ani povrchovej vody oproti

súčasnosti pri dodržaní požiadaviek na zaobchádzanie so škodlivými látkami vyplývajúcich z § 39 vodného zákona.

VPLYVY NA PÔDU

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú nepriaznivé vplyvy na stabilitu horninového prostredia. Potenciálnym zdrojom znečistenia horninového prostredia môžu byť iba havarijné situácie. Tieto negatívne vplyvy však majú iba povahu možných rizík. Vplyvy hodnotíme ako nevýznamné. Navrhovaná činnosť nebude mať požiadavky na záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na pôdu pri dodržaní technologických postupov stavby a všeobecne záväzných predpisov. V rámci zmeny navrhovanej činnosti nie sú navrhované žiadne funkcie, ktoré by mali zásadný vplyv na horninové prostredie.

Počas prevádzky sa neemitujú také emisie, ktoré by mohli spôsobiť zhoršenie kvality poľnohospodárskej a nepoľnohospodárskej pôdy. Preto vplyv na pôdu možno považovať za málo významný. Počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti sa kvalita pôdy oproti súčasnosti nezmení.

VPLYVY NA DOPRAVU A TECHNICKÚ INFRAŠTRUKTÚRU

Z hľadiska dopravy realizácia zmeny navrhovanej činnosti nevyvolá veľké zmeny, alebo úplné vylúčenie dopravy v mieste výstavby.

INÉ VPLYVY

Počas výstavby sa môžu vyskytnúť riziká úrazov, požiaru a havárií stavebných mechanizmov. S haváriami súvisia aj technické poruchy stavebných mechanizmov a s nimi súvisiaci možný únik ropných látok do pôdy a podzemných vôd. Pri dodržaní technologických postupov inštalácie nových zariadení, technických kontrol stavebných zariadení a stavebnej techniky a bezpečnostných predpisov, sú tieto riziká málo pravdepodobné.

- riziko havárii:
- únik ropných látok z mechanizmov,
- únik ropných látok pri manipulácii,
- riziko požiaru,

Intenzita vplyvov bude závisieť od miery dodržiavania technologických postupov, rešpektovania príslušných noriem a realizácie navrhovaných opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov.

Na prevenciu vzniku možných havárií a elimináciu možných vplyvov sa riadi: prevádzkovým poriadkom, požiarnym plánom, havarijným plánom podľa zákona o vodách a havarijným plánom podľa právnych predpisov na úseku odpadového hospodárstva.

Vplyvy na urbánny komplex a na kultúrne a historické pamiatky

Posudzovaná činnosť nepredstavuje takú činnosť, ktorá by mala závažný vplyv na urbanný komplex oproti súčasnému stavu. Kultúrne a historické pamiatky, ktoré by mohli byť dotknuté vplyvom realizácie posudzovanej činnosti, sa v dotknutom území ani v jeho bezprostrednom okolí nenachádzajú. Súčasne sa nepredpokladá vplyv na kultúrne a historické pamiatky, ktoré sa nachádzajú v širšom okolí navrhovanej činnosti.

Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery

Z hľadiska časového pôsobenia očakávaných vplyvov ich možno rozdeliť na vplyvy spojené so sanáciou mosta a vplyvy vznikajúce počas prevádzky tejto stavby. Navrhovaná činnosť - rekonštrukcia mostného objektu sa nachádza v extraviláne a má na horninové prostredie len nepriamy vplyv:

- potrebou materiálu do rekonštruovaných častí mostu a komunikácie,
- možným znečistením horninového prostredia.

Vplyvy na ekologickú stabilitu

Predpokladá sa, že zmena navrhovanej činnosti a prevádzka zmeny navrhovanej činnosti nezníži ekologickú stabilitu krajiny nakoľko nedôjde k zásahom do prvkov územného systému ekologickej stability.

Vplyvy na štruktúru krajiny

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa nezmení štruktúra prvkov súčasnej krajinnej štruktúry priamo v posudzovanom území. Nemení sa zastavaná plocha a výrazne sa nemení ani vzhľad objekt mosta. Vplyv z pohľadu zmeny súčasnej štruktúry krajiny bude nevýznamný.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na živočíchy

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Etapa výstavby prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné havarijné úniky pohonných hmôt do pôdy a vody. Nakoľko realizácia rekonštrukcie mosta je časovo obmedzená na obdobie niekoľkých mesiacov nie je predpoklad významného ovplyvnenia lokálnych populácií živočíchov a po realizácii stavebných prác je predpoklad postupného osídlenia zasiahnutých plôch.

Vyhodnotenie vplyvov na migráciu živočíchov

Nakoľko realizácia rekonštrukcie mosta je realizovaná mimo zastavaného územia obce, kde sa migrácia živočíchov nepredpokladá.

Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín

Realizácia rekonštrukcie mosta si nevyžiada výrub stromovej vegetácie.

Vplyvy na chránené územia prírody a krajiny a na územia Natura 2000

Posudzovaná činnosť sa nachádza v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území ani do územia európskej sústavy chránených území (Natura 2000). Vzhľadom na charakter stavby a vzdialenosti od chránených území národnej a európskej sústavy chránených území neboli identifikované významné negatívne vplyvy na žiaden predmet ochrany v týchto územiach. Na základe hodnotenia vplyvov možno konštatovať, že vplyvy posudzovaného úseku túto situáciu nezmenia a ani spolu s očakávanými vplyvmi navrhovaných aktivít v širšom území tieto nebudú mať významný negatívny vplyv na integritu území sústavy Natura 2000.

ZÁVEREČNÉ VYHODNOTENIE OKRESNÉHO ÚRADU LUČENEC, ODBORU STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil zmenu navrhovanej činnosti uvedenú v oznámení o zmene navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta jej vykonávania, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, úrovne spracovania oznámenia o zmene a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Zmena navrhovanej činnosti predstavuje rekonštrukciu existujúcich objektov, ktoré sú vo veľmi zlom stave.

Pri posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie vychádzal z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použil aj kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. uvedené v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z., ktorá je transpozíciou prílohy č. III Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92 EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie konštatuje, že v rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti nebude dochádzať k významným negatívnym vplyvom na životné prostredie a obyvateľstvo.

Zainteresované subjekty vo vyjadreniach, resp. stanoviskách, ktoré boli doručené na Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie súhlasili s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti a netrvali na jej posudzovaní podľa zákona č. 24/2006 Z. z..

Všetky zúčastnené subjekty vyjadrili kladný postoj k zmene navrhovanej činnosti a z ich stanovísk nevyplynulo, že je predpoklad očakávaných vplyvov na životné prostredie takého významu, aby vzniesli požiadavku na ďalšie posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti. V doručených stanoviskách sa nevyskytli žiadne informácie, ktoré by bolo potrebné konzultovať a ani navrhovateľ o zvolanie konzultácie podľa §63 zákona o posudzovaní nepožiadala.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk orgánov štátnej správy konštatuje, že pri dodržaní všeobecne platných predpisov nebude zmena navrhovanej činnosti predstavovať zásah do životného prostredia a preto rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Príslušný orgán uvádza tie požiadavky vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti, ktoré budú potrebné zohľadniť v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov a zapracoval relevantné a opodstatnené požiadavky, ktoré majú oporu v platnej legislatíve a bude ich potrebné zohľadniť pri povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Zmenu navrhovanej činnosti je tak možné za predpokladu plného rešpektovania všetkých zákonov stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii.

Upozornenie: Podľa § 29 ods. 16 zákona č. 24/2006 Z.z. dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. na Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec v lehote do 15 dní odo dňa jeho oznámenia rozhodnutia.

V prípade verejnosti sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona č. 24/2006 Z. z.

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov a po nadobudnutí právoplatnosti.

Ing. Miroslava Kolbányiová
poverená vedením odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10194

Doručuje sa

MP Construct s.r.o., Obrancov mieru 13, 040 01 Košice-Sever, Slovenská republika
Slovenská správa ciest, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica, Slovenská republika
Obec Lovinobaňa, SNP 356/1, 985 54 Lovinobaňa, Slovenská republika

Na vedomie

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, odbor ekonomiky bývania, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto
Okresný úrad Banská Bystrica, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. L. Štúra 5943/1, 974 05 Banská Bystrica 5
Okresný úrad Lučenec, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec 1
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Lučenec, Petofiho 112/1, 984 38 Lučenec 1
Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica 1
Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Lučenci, Námestie Tuhárske 12, 984 01 Lučenec 1
Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Lučenci, L. Novomeského 3, 984 01 Lučeneč
Železnice Slovenskej republiky, M.R.Štefánika 295/2, 960 02 Zvolen 2

Doložka právoplatnosti a vykonateľnosti

Typ doložky

Typ doložky:

doložka právoplatnosti	x
doložka vykonateľnosti	-
doložka právoplatnosti a vykonateľnosti	-

Číslo rozhodnutia:

OU-LC-OSZP-2023/009385-019

Dátum vytvorenia doložky:

10.01.2024

Vytvoril:

Bellovová Miroslava, Ing.

Údaje správoplatnenia rozhodnutia

Dátum nadobudnutia právoplatnosti:

02.01.2024

Právoplatnosť vyznačená pre:

rozhodnutie v plnom znení	x
časť rozhodnutia	-