I/68 – 030 Lipany - most M2476

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

podľa prílohy č. 8a k zákonu č. 24/2006 Z. z.

Navrhovateľ:

Slovenská správa ciest
Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

Oznámenie spracoval:

Ing. Lenka Čelková
doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.
DAQE Slovakia s.r.o.
Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina

Júl 2023

Obsah:

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI 4
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI 4
2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉGO RIEŠENIA 5
Objekt D 101 – Cesta I/68 7
Objekt D 201 – Most ponad miestny potok 9
Objekt D 801 – Rozšírenie cesty I/68 13
2.1 Požiadavky na vstupy 14
Záber pôdy 14
Spotreba vody, energetické a surovinové zdroje 15
Dopravná a iná infraštruktúra 15
Nároky na pracovné sily 16
2.2 Údaje o výstupoch 16
Hluk a znečistenie ovzdušia 16
Vibrácie, žiarenie, teplo a zápach 16
Odpadové vody 16
Odpady 16
Iné očakávané vplyvy 18
Vyvolané investície 18
3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVABNÝMI ČINNOSTIAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITIE LÁTKY A TECHNOLÓGIE 18
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITÝCH PREDPISOV 19
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE 19
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ 19
IV. VPLYV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNÝCH A SYNERGICKÝCH . 24
Vplyvy na horninové prostredie 24
Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu 24
Vplyvy na ovzdušie 24
Vplyvy na hlukové pomery v území 25
Vplyvy na pôdu 25
Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy 25
Vplyvy na chránené územia, krajinnú štruktúru, scenériu a prvky ÚSES 25
Vplyvy na dopravu 26

Vplyv na obyvateľstvo a sídla 26
Vplyvy na kultúrno- historické pamiatky a archeologické náleziská 26
Rekreácia a cestovný ruch 26
Iné vplyvy 27
Zhrnutie očakávaného pôsobenia vplyvov 27
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 28
VI. PRÍLOHY 29
VII. DÁTUM SPRACOVANIA 30
VIII. MENO PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA 30
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZASTUPCU NAVRHOVATEĽA 30
Literatúra a použité podklady 31

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov: **Slovenská správa ciest**
2. Identifikačné číslo: 00003328
3. Sídlo: Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

4. Meno, priezvisko, adresa, telefóne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:

Ing. Maroš Kačala
poverený výkonom funkcie riaditeľa SSC IVSC Košice
Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice
tel.:055/72 77 241 l.5.

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

Ing. Adriana Khalafová
SSC IVSC Košice Kasárenské námestie 4,
040 01 Košice
tel.: 051/758 2028
e-mail: adriana.khalafova@ssc.sk

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.
DAQE Slovakia s.r.o.
Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
odborne spôsobilá osoba zapísaná pod č.136/96-OPV

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Názov zmeny navrhovanej činnosti (NČ) je totožný s názvom stavby:

I/68 – 030 Lipany – most M2476

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Katastrálne územie:	Lipany
Okres:	Sabinov
Kraj:	Prešovský

Jedná sa o štátnu cestu prvej triedy I/68 v extraviláne Mesta Lipany. Predmetný most sa nachádza v km 48,002 cesty I/68 a premosťuje miestny bezmenný tok. Celková dĺžka úpravy cesty I/68 je 216,94 m (od ckm 47,894 do ckm 48,111).
Stavba sa nachádza v nezastavanom území . Bezprostredné okolie stavby mosta je mierne svahovité. Stavenisko bude tvoriť cestný pozemok (vozovka, spevnené aj nespevnené krajnice cesty, cestné svahy a priekopy, násyp, pozemok pod mostom a neupravené koryto bezmeného potoka na vtokovej aj výtokovej strane mosta. Územie v okolí mosta je z ľavej strany (nad cestou) obklopené drevinami a náletovým porastom pozdĺž bezmenného potoka (odvodňovacej priekopy) a z pravej strany (pod cestou) je

obklopené vodnou plochou a pôdnym fondom. Mostný objekt premosťuje Bezmenný vodný tok a má lokálny význam. Odvádza povrchové vody z priľahlého širšieho zalesneného územia nad cestou popod cestu I/68 a ďalej sa vlieva do Lipianskeho potoka.

Podľa stanoviska SVP š.p.KE zo dňa 2.6.2023 rekonštruovaný mostný objekt nebude križovať vodný tok v zmysle platnej databázy správcovstva vodných tokov SR. Stavbou nedôjde k záberu pozemkov SR v správe SVP.
Podľa predmetného stanoviska SVP sa pravdepodobne jedná o miestnu priekopu, resp. odvodňovací rigol na odvedenie vnútorných povrchových vôd z priľahlého územia nad cestou.

V zmysle údajov Katastra nehnuteľností ZBGIS (https://zbgis.skgeodesy.sk/) ide vodnú plochu vlastník Mesto Lipany a SR v správe SPF.

Stavba vyžaduje dočasný záber pozemkov.
Stavba bude realizovaná na nasledovných pozemkoch v k. ú. Lipany:

Parcely registra KN-C	List vlastníctva	Vlastník	druh v registri C
1426/3	-	-	ostatná plocha
2575/2	1375	Mesto Lipany	trvalý trávny porast
2574	-	-	vodný plocha
2531/2	1375	Mesto Lipany	trvalý trávny porast
2521/1	-	-	trvalý trávny porast
2671/1	-	-	orná pôda
1419/71	-	-	vodná plocha
2649/1	-	-	orná pôda

Parcely stavu právneho	List vlastníctva	Vlastník
KN-E 1015/1	3849	Slovenská republika
KN-E 698/2	2729	Mesto Lipany
KN-C 2531/2	1375	Mesto Lipany
KN-C 2575/2	1375	Mesto Lipany
KN-E 693	2939	Súkromné vlastníctvo
KN-E 1907	2678	Slovenská republika
KN-E 1017/1	2678	Slovenská republika
KN-E 1943	2678	Slovenská republika
KN-E 987	4835	Súkromné vlastníctvo

2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉGO RIEŠENIA

Dvojpruhová cesta I/68 je v danom úseku vedená mimo zastavaného územia Mesta Lipany, Táto cesta zabezpečuje v území dopravné prepojenie v smere od Starej Ľubovne smerom do Prešova. Slúži pre osobnú a nákladnú dopravu. V území tvorí

základný komunikačný systém, na ňu sa pripájajú cesty nižších tried a v obciach aj miestne komunikácie, ako aj poľné a lesné cesty. Základným dôvodom pre navrhovanú rekonštrukciu mosta I/68-030 cez bezmenný potok a príslušného úseku cesty I/68 je stavebnotechnický stav mosta (VI). Je spôsobený vekom mosta, vplyvom presakujúcej a zatekajúcej zrážkovej vody na mostný objekt a vplyvom vodného toku v kombinácii s vplyvmi cestnej dopravy.

Cesta je v extraviláne. Bezprostredné okolie budúceho staveniska je mierne svahovité. Stavenisko bude tvoriť cestný pozemok (vozovka, spevnené aj nespevnené krajnice cesty, cestné svahy a priekopy, násyp, pozemok pod mostom a neupravené koryto potoka na vtokovej aj výtokovej strane mosta. Súbežne s cestou I/68 sa tu nachádzajú podzemné inžinierske siete (telekomunikačné káble, verejná kanalizácia, plynovod, vodovod). Tieto vedenia nebudú výstavbou mosta dotknuté. Pred začatím zemných výkopových prác bude potrebné, aby zhotoviteľ zabezpečil vytýčenie priebehu podzemných vedení v území. Práce v ochranných pásmach uvedených prvkov technickej infraštruktúry budú môcť byť vykonávané len podľa pokynov a podmienok, ktoré uviedli vo svojich vyjadreniach ich správcovia a s ich súhlasom. Práce budú môcť byť prevádzané len na určených plochách staveniska. Priebeh podzemných vedení je vyznačený v prílohe tohto oznámenia navrhovanej činnosti (Koordinačný výkres stavby). Stavba si nevyžaduje preložky podzemných a nadzemných prvkov technickej infraštruktúry.

Kategória:	**C 9,5/80 (redukovaná na 8,5 m)**
Cestné staničenie:	km 47,894 – 48,111
Celková dĺžka úpravy:	0,217 km
Šírka jazdných pruhov:	2x 3,25 m
Počet mostných objektov:	1
Počet priepustov:	1
Celková dĺžka oporných múrov	0
Celková dĺžka zárubných múrov:	0
Počet križovatiek:	1
Počet autobusových zástavok:	0
Počet objektov prekládok IS:	0
Vodohospodárske objekty:	0
Šírka medzi obrubami na moste:	8,50 m
Voľná šírka komunikácie na moste:	8,50 m
Šírka chodníka:	bez chodníka
Dĺžka mostov spolu:	10,3 m
Plocha asfaltových vozoviek:	1686 m2 (vrátane obnovy krytu)
Plocha chodníkov:	0 m2
Plocha NK mostov:	36 m2

Doba výstavby: Predpokladaná doba výstavby je **6 mesiacov**.
Predpokladaná doba dopravných obmedzení je totožná s dobou výstavby.

Prehľad navrhnutých stavebných objektov a ich správcov:

Č. STAV. OBJEKTU	NÁZOV OBJEKTU	IDENTIFIKÁCIA SPRÁVCU
D 101	Cesta I/68	SSC IVSC Košice
D 201	Most ponad miestny tok	SSC IVSC Košice
D801	Rozšírenie cesty I/68	Stavba-dočasný stavebný objekt

Objekt D 101 – Cesta I/68

ÚČEL STAVEBNÉHO OBJEKTU

Účelom navrhovanej stavby je úprava a oprava krytu cesty I/68 pred a za mostom. Zároveň budú v nadväzujúcom úseku doplnené bezpečnostné zariadenia. Dôvodom stavebného objektu je potreba nový mostný objekt napojiť na existujúcu cestnú komunikáciu.

POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Riešený úsek sa nachádza na ceste I/68 v k.ú. Lipany v cestnom staničení **ckm 47,894 – 48,111**. Celková dĺžka úpravy cesty I/68 je 216,94 m. Kategória komunikácie je C 9,5/80 (redukovaná na šírku 8,5 m). Šírka jazdných pruhov je 3,25 m.

PRIESTOROVÉ USPORIADANIE, SMEROVÉ A VÝŠKOVÉ VEDENIE CESTY

Priestorové vedenie vychádza z existujúceho vedenia cesty ktoré je vyhovujúce. Projektant sa snažil v čo najväčšej miere zachovať existujúce vedenie aby sa pokiaľ je to možné vyhol zásahom do susedných pozemkov.

Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/68. Komunikácia je na začiatku úseku vedená v priamej, ďalej pokračuje v ľavotočivom smerovom oblúku s polomerom R=3500 a trasa končí opäť v priamej.

Výškové vedenie kopíruje existujúci stav. Cesta v celom úseku klesá. Klesanie dosahuje maximálne hodnoty 3,63 % (v mieste mostného objektu), a minimálne klesanie je na konci úseku 0,89%.

ŠÍRKOVÉ USPORIADANIE

Existujúca komunikácia zodpovedá kategórii C 9,5/80 redukovaná na šírku 8,5 m a tomu odpovedá aj jej šírkové usporiadanie.

kategória C 9,5/80-REDUKOVANÁ

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

Priečny sklon vozovky je navrhnutý symetrický strechovitý 2,5%. Šírka nespevnenej krajnice v mieste osádzania zvodidiel je navrhnutá 1,5 m (0,5 + 1,0 m). Nespevnená krajnica v mieste smerových stĺpikov je šírky 0,75 m (0,50 + 0,25 m). Základný priečny sklon krajníc je navrhnutý jednostranný v sklone 8,0%. Výška nespevnenej krajnice bude znížená oproti povrchu priľahlej vozovky o 30 mm.

KONŠTRUKCIA VOZOVKY

Na celom riešenom úseku je navrhnuté frézovanie hrúbky 110 mm. V mieste existujúceho MO a v oblastiach búrania plnej konštrukcie vozovky hrúbka frézovania môže dosiahnuť 250 mm. Búranie plnej konštrukcie vozovky je navrhnuté v oblastiach rozširovania existujúcej cesty. Existujúce vozovky sú polotuhé. Hrúbka asfaltových vrstiev dosahuje cca 0,5 m na existujúcom MO.

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

V mieste výmeny plnej konštrukcie vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I, PMB	40 mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,5 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I, PMB	60 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,5 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu, modif.	ACp 22-I, PMB	90 mm	STN EN 13108-1
infiltračný postrek katiónaktívny emulzný, modif.	PI CB	1,0 kg/m2	STN 73 6129:2009
cementom stmelená zmes	CBGM $C_{5/6}$	200 mm	STN 73 6124-1
nestmelená vrstva zo štrkodriviny	ŠD 0-63	200 mm	STN 73 6126
Spolu		min. 590 mm	

Požadovaná miera zhutnenia v aktívnej zóne je ID = 0,85 až 0,90 u nesúdržnej zeminy, modul pretvárnosti Edef,2 na pláni = 90MPa; pomer Edef,2/Edef,1 ≤ 2,5.

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

V miestach frézovania asfaltového vrstiev vozovky v hrúbke 110 mm, je navrhnutá konštrukcia vozovky v nasledujúcom zložení:

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný	SMA 11-I, PMB	40 mm	STN EN 13108-5
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,5 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný	ACL 16-I, PMB	60 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný	PS CBP	0,5 kg/m2	STN 73 6129:2009
asfaltový emulzný miktokoberec	EM 8-I	10 mm	STN EN 12273
výstužná dvojzákrutová oceľová sieť			STN EN 10223-3
Spolu		min. 110 mm	

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

ZÁCHYTNÉ A BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA

Súčasťou opatrení je aj doplnenie cestných zvodidiel. V úsekoch, kde je šírka krajnice nedostatočná na osadenie zvodidla, uvažuje sa s jej rozšírením. Zvodidlá sú

navrhnuté v dĺžke 12,0 m pred aj za mostom. Navrhovaná dĺžka zvodidiel pred a za mostom zohľadňuje fakt, že premosťovaný vodný tok má malý prietok.

Všetky jednostranné oceľové zvodidlá budú mať úroveň zachytenia H1 s hrúbkou pásnice min. 2,8 mm, začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými výškovými nábehmi. Zvodidlá sa plynulo napoja na nové zábradelné zvodidlá kotvené do mostných ríms.

Súčasťou opatrení je aj demontáž pôvodných smerových stĺpikov a ich nahradenie novými plastovými smerovými stĺpikmi dutými s pätkou, vrátane zvodidlových, v celom úseku, v potrebnom rozsahu podľa STN 736101. Výška stĺpikov 1,05 m.

Na riešenom úsek sa uvažuje so zrezaním nespevnených krajníc a následným dosypaním štrkodrviny fr. 0-22, hr. 10 cm. Úprava súvislým zrezaním nánosov do priečneho sklonu 8%, ktorý umožní odvedenie vody z priestoru vozovky. Práce realizovať strojným zariadením umožňujúcim nastavenie rôzneho sklonu záberovej lyžice, podľa miestnych pomerov. Jazdná rýchlosť je v danom úseku 90 km/h, návrhová 80 km/h.

ODVODNENIE

Odvodnenie objektu je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Voda z vozovky a pláne je odvádzaná priečnym sklonom do existujúcich a navrhovaných nespevnených a spevnených cestných priekop a v mieste násypov, na svah násypového telesa. V rámci stavebných prác dôjde k vyčisteniu a prehĺbeniu existujúcich nespevnených cestných priekop.

POSTUP VÝSTAVBY

Postup výstavby bude koordinovaný s postupom výstavby ostatných stavebných objektov. Počas stavby bude nutné rozšíriť existujúci mostný objekt, tak aby bolo možné realizovať prestavbu mostného objektu po polovičkách a na druhej polovičke mosta viesť dopravu. Časť prác bude realizovaná po dokončení mostného objektu pri premávke po ceste I/68 (po polovičkách). Ide najmä o asfaltérske práce, práce na krajniciach a montáž zvodidiel.

Objekt D 201 – Most ponad miestny potok

ÚČEL STAVEBNÉHO OBJEKTU

Účelom navrhovaných stavebných prác je komplexná rekonštrukcia mostného objektu ev.č. 68-030 na ceste prvej triedy I/68. Rekonštrukcia spočíva vo vybúraní existujúceho mosta a následnej výstavbe nového mosta v mieste pôvodného. Dôvodom demolácie existujúceho mosta je jeho veľmi zlý stavebnotechnický stav, kedy už rekonštrukcia mosta (jeho zachovanie a oprava) nie je efektívna.

POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE

Druh prevádzanej komunikácie	cesta I. triedy I/68
Staničenie na ceste I/68	km 0,108 (ckm 48,002)
Kategória cesty	C 9,5 – redukovaná na šírku 8,5 m
Prekážka	vodný tok, miestny tok
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	horná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	šikmý
Hmotná podstata	masívny
Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	rám
Východzia charakteristika	rámový
Konštrukčné usporiadanie prieč. rezu kom.	otvorene usporiadaný
Obmedzenie voľnej výšky na moste	voľna výška neobmedzená
Počet dilatačných celkov	1
Dĺžka premostenia	3,346 m šikmo, 3,0 m kolmo
Rozpätie	3,790 m šikmo, 3,4 m kolmo
Dĺžka mosta	10,283 m
Šikmosť mosta	pravá, 116,29°
Šírka spevnenej časti vozovky	8,5 m
Šírka medzi zvodidlami	8,5 m
Šírka ríms na moste	ľavá 0,8 m, pravá 0,8 m
Šírka chodníka	bez chodníkov
Celková šírka	10,1 m
Výška mosta nad terénom	až 1,9 m
Stavebná výška mosta	0,49 m
Plocha NK mosta	36 m2
Dôležité upozornenia	nie sú

EXISTUJÚCI MOST

Jedná sa o doskový most s dĺžkou premostenia 2,4 m. Ako rok postavenia mosta sa uvádza rok 1955. Z tohto údaju vyplýva aj vek mosta. Nosná konštrukcia mosta je tvorená ŽB doskovou konštrukciou. Opory sú založené plošne na betónových základoch, drieky opôr a záverné múriky sú betónové. Vozovka je asfaltová, rímsy sú železobetónové. Na pravej rímse sú vybetónované ŽB stĺpiky pre zábradlie. Zábradlie sa na moste však už nenachádza. Na ľavej rímse na vtoku je odhalená výstuž. Rímsa je degradovaná. Rozpadnuté sú rovnako aj svahové betónové krídla na vtoku aj výtoku.

Vozovka na moste je asfaltová. Celková šírka mosta je 8,47 m, šírka vozovky je 7,35m. Rímsa na vtoku má odhadovanú šírku 0,65m a rímsa na výtoku 0,5m. Vozovka je asfaltová, priečny sklon je strechovitý. Pozdĺžne most klesá a nachádza sa vo vypuklom výškovom oblúku, preto sa na moste nachádza premenlivý pozdĺžny sklon

s hodnotou cca 3,2%. Stavebná výška je v osi mosta 814 mm, svetlá výška pod mostom je maximálne cca 1,0 m pri opore O1.

BÚRACIE PRÁCE

Bude vybúraný celý existujúci most (rímsy, vozovka, nosná konštrukcia, opory, základy, krídla). Všetok materiál z búrania bude odstránené, bude prevezený do recyklačného dvora, kde bude oddelená oceľový výstuž od betónu. Betón a kameň bude podrvený ako betónový recyklát, oceľ bude odovzdaná do zberných surovín. Asfaltové vrstvy budú vyfrézované, asfaltový betón s frézovania bude odovzdaný správcovi komunikácie.

KONŠTRUKCIA MOSTA

Spodná stavba mosta spolu s nosnou konštrukciou vytvára rámovú konštrukciu mosta. Rozpätia mosta je 3,4 m kolmo. Most je jednopoľový z monolitického železobetónu. Most bude budovaný v jednej etape.

Opory mosta budú založené plošne. Sú tvorené ŽB základom šírky 1,3 m. Zvislým driek opôr má šírku 0,4 m. Do drieku je votknutá doska mostovky a rovnobežné železobetónové krídla. Hrúbka krídiel je 0,55 m.

Šírka nosnej konštrukcie je 9,6 m. Hrúbka NK je premenlivá od 400 mm v strede rozpätia po 550 mm v mieste votknutia do opôr. V priečnom smere má doska min. hrúbku 300 mm. Mostovka je symetrická, v priečnom smere je na nej strechovitý priečny sklon 2,5%, v mieste ríms protisklon 4%. V pozdĺžnom smere je sklon premenný 3,17% až 3,38 %.

LOŽISKÁ A MOSTNÉ ZÁVERY

Navlhnutá je rámová konštrukcia. Most nemá ložiská ani mostné závery. Nosná konštrukcia je na oporách priamo uložená. Nad koncom nosnej konštrukcie (rozmedzie nosná konštrukcií a prechodová dosky) bude vozovka narezaná a bude tu vyhotovená asfaltová zálievka.

PRECHODOVÁ OBLASŤ

Prechodová oblasť pod vozovkou je zasypaná hutnenou veľmi vhodnou zeminou po vrstvách max. hrúbky 300 mm. Miera zhutnenia je Id = min. 0,90, prípadne 100% PS. Priestor tesne pod vozovkou je podľa PD vysypaný štrkodrvinou fr. 0-32 mm hutnenou na min. Id = 0,90. V prechodovej oblasti bude vyhotovené železobetónové prechodové dosky dĺžky 3,0 m, hrúbky 0,24 m (v sklone 10%). Prechodová oblasť bude zhotovená v súlade so vzorovými listami „VL4“. Prechodová oblasť je odvodnená drenážnym potrubím DN 160 mm vyvedeným poza opory mosta poza krídla do terénu pod most (ďalej do vodného toku). Vývod potrubia bude obetónovaný.

NOVÉ RÍMSY

Nové rímsy sú navrhnuté ako celomonolitické. Šírka ríms je 800 mm, sklon ríms je 4,0% smerom k obrube. Výška obruby je 150 mm. Do ríms je kotvené od vozovky mostné zábradelné zvodidlo. Rímsy na krídlach budú široké rovnako ako nadväzujúce rímsy na moste. Dĺžka ľavej rímsy je 9,7 m a pravej rímsy 9,8 m. Výška lícnej plochy je 500 mm. Horný povrch ríms je upravený priečnou striážou (metličkovou úpravou). Do ríms bude pomocou chemických kotiev ukotvené ZBZ.

ODVODNENIE MOSTA

Odvodnenie mosta bude riešené priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky. Voda bude nasmerovaná k obrube. Za nosnou konštrukciou (v mieste krídiel) bude voda stekať popri obrube až za most, kde budú vybudované bet. sklzy.

BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA

Na moste bude osadené zábradelné zvodidlo so zvislou výplňou. Úroveň zadržania je predpísaná na minimálne H2. Výrobca nie je predpísaný, je však potrebné aby vybraného dodávateľa schválil správca mosta, minimálna hrúbka plechu pásnice zvodidla je 4 mm. Dôvodom je životnosť zvodidlového systému. Zábradelné zvodidlo sa bude pred a za mostom napájať na cestné oceľové baranené zvodidlo (objekt 101) .

ÚPRAVY POD MOSTOM

Svahy pod mostom pri oporách a ad no koryta vodného toku budú spevnené kamennou dlažbou do betónu. Dlažba je navrhnutá z lomového kameňa hr. min 200mm uloženého do betónového lôžka hrúbky min. 150mm. Dlažba pod mostom a pri oboch oporách je v päte ukončená betónovou stabilizačnou pätkou, ktorá zaistí stabilitu opevnenia. Súčasťou úprav pod mostom sú aj dva sklzy z tvaroviek TBM 1-60 umiestnené za krídlami opory 1 a 2. Tvarovky budú uložené do betónu, ukončenie sklzov bude betónovými pätkami.

Pre kamennú dlažbu je vhodný lomový kameň a to magmatická hornina. Horniny vzniknuté sedimentáciou nie sú vhodné, ak sú tieto horniny vystavené poveternostným vplyvom behom niekoľkých rokov rýchlo zvetrávajú. Požadované vlastnosti lomového kameňa sú: trieda akosti II.: pevnosť v tlaku min. 80MPa, nasiakavosť max.3%. Škárovanie kamennej dlažby je navrhnuté cementovou maltou.

Súčasťou úprav okolo mosta je aj realizácia kalovej jamy. Tá má za úlohu zabrániť zanášaniu koryta vodného toku. Kalová jama je navrhnutá na ľavej (vtokovej) strane mosta. Pôdorysné rozmery kalovej jamy sú 3,0m x 1,55 m. Výška jamy na vtoku dosahuje 1,7m a na výtoku 1,5 m. Steny a dno kalovej jamy majú hrúbku 250 mm. Vtoková stena má hrúbku 400 mm. Dno kalovej jamy bude opevnené lomovým kameňom hr. 200 mm osadeným do podkladového betónu hr. 150 mm. Základ kalovej jamy bude uložený na podkladovom betóne hr. 100 mm. Do kalovej jamy bude okrem toku zaústený aj sklz pri krídle 1L.

Popri krídle 1P bude zhotovené revízne schodisko. To umožní prístup ku dnu vodného toku. Schodisko bude osadené do terénu a bude monolitické. Šírka schodiska

bude 1050 mm, z toho stupne budú mať šírku 750 mm. Stupne budú mať rozmery v:175 mm, š: 250 mm. V päte a v hornej časti schodika budú vybetónované stabilizačné základy. Súčasťou schodiska je aj zábradlie. Je navrhnuté ako dvojmadlové, oceľové s výškou 1,1 m. Zábradlie bude zabetónované do bet. obruby schodiska. Tvar zábradlia uvedený v PD je pred zadaním do výroby nutné overiť, nakoľko je možné, že tvar schodiska bude potrebné upraviť vzhľadom na reálne terénne pomery na stavenisku.

Svahové kužele okolo krídel budú zatrávnené metódou hydroosevu. Metóda spočíva v rovnomernom nanesení osiva, vody, umelých hnojív, rašeliny, slamy, odvodnenej ihličnatej sukoviny, antierózy a iných organických hmôt. Žiadny z použitých materiálov nesmie obsahovať toxické látky a nepriaznivo pôsobiť na životné prostredie.

Pre výsev trávnika je navrhnutá zmes trávnych semien pre suché a extenzívne stanovištia v zmysle TP 04/2010.

Rozsah úprav pod mostom viď vo výkresovej časti tejto projektovej dokumentácie.

KONŠTRUKCIA VOZOVKY NA MOSTE

Na moste je navrhnutá v zložení:

-	Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný, SMA 11-I PMB	STN EN 13 108-5	40 mm
-	Spojovací postrek katiónaktívny emulzný modif. PS CBP,	STN 73 6129	0,5 kg/m2
-	Asfaltový betón strednozrnný, modifikovaný, ACO 11-I PMB	STN EN 13 108-1	45 mm
-	Spojovací postrek katiónaktívny emulzný modif. PS CBP,	STN 73 6129	0,5 kg/m2
-	Celoplošná izolácia natavovanými asf. pásmi s výstužnou vložkou	STN 73 6242	5 mm
-	Zapečaťujúca vrstva	STN 73 6242	
	Celkom		90 mm

Objekt D 801 – Rozšírenie cesty I/68

ÚČEL STAVEBNÉHO OBJEKTU

Stavebný objekt rieši dočasné rozšírenie cesty I/68 po dobu výstavby ľavej časti mostného objektu a cesty.

POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Svahovitý charakter územia po ľavej strane cesty I/68 a prítomnosť inžinierskych sietí na pravej (vodovod, kanalizácia) aj ľavej (plyn) strane cesty I/68 neumožňujú zriadenie dočasnej obchádzkovej trasy. Existujúce šírkové usporiadanie komunikácie na moste nie je dostačujúce pre realizáciu stavby po polovičkách. Preto pred začatím prestavby mostného objektu bude nutné rozšírenie komunikácie. Rozšírenie je navrhnuté na pravej strane cesty I/68.

ŠÍRKOVÉ USPORIADANIE A SMEROVÉ VEDENIE

Smerové vedenie trasy sa nemení. Stavebný objekt rieši dočasné rozšírenie pravého jazdného pruhu po dobu trvania stavebných prác na ľavej strane cesty I/68. Existujúci pravý jazdný pruh bude vybúraný na šírke cca 1,0 m, tak aby bolo možné plynule napojenie rozšírenia. Základná šírka rozšíreného prejazdného profilu je navrhnutá 3,2 m (minimálne 2,75 m).

Priečny sklon rozšírenia nadväzuje na existujúci priečny sklon vozovky. Šírka nespevnenej krajnice v mieste rozšírenia vozovky je navrhnutá 1,5 m. Základný priečny sklon krajnice je navrhnutý jednostranný v sklone 8,0%.

VÝŠKOVÉ VEDENIE

Výškové vedenie rozšírenia cesty je limitované napojením na existujúcu cestu I/68. Cesta I/68 v celom úseku klesá.

KONŠTRUKCIA VOZOVKY

Rozšírenie cesty I/68 je navrhnuté ako dočasná asfaltová komunikácia. Tomu je prispôsobená aj konštrukčné zloženie vozovky.

Konštrukcia vozovky je navrhnutá nasledovne:

Asfaltový betón	AC 11 II	40 mm	STN EN 13 108-1
Spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m2	PSE		STN 73 6129
Asfaltový betón	AC 16 II	60 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m2	PSE		STN 73 6129
Asfaltový betón	ACp22-II	90 mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek, 1,0 kg/m2	PI		STN 73 6129
Štrkodrvina, fr.0-32 mm	UM ŠD	200 mm	STN EN 13 285
Štrkodrvina, fr.0-63 mm	UM ŠD MIN.	150 mm	STN EN 13 285
Celková hrúbka vozovky	**min.**	**540 mm**	

Násypové svahy dočasného zemného telesa sú navrhnuté v sklone 1:1,5 a v mieste napojenia nového zemného telesa na súčasné svahy telesa je táto hodnota premenná.

ROZŠÍRENIE MOSTNÉHO OBJEKTU

Mostný objekt M2476 bude rozšírený pomocou prefabrikovaných ŽB rámových profilov IZM s rozmermi 1000x2500/1000, v počte 4ks. Profily budú uložené na vrstve štrkodrvy fr. 0-63 hrúbky 500mm. Následne budú zasypané a bude na nich zhotovená nová konštrukcia vozovky.

DEMOLÁCIA ROZŠÍRENIA TRASY

Rozšírenie cesty I/68 a mosta bude odstránené v priebehu ETAPY 3, počas búracích prác na pravej strane mostného objektu.

2.1 Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Oznámenie bude realizované v mieste existujúceho objektu. Realizácia stavby si vyžiada krátkodobý dočasný záber pôdy. Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

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

Spotreba vody, energetické a surovinové zdroje

Samotná prevádzka nebude mať nárok na spotrebu vody.

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

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

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

Dopravná a iná infraštruktúra

Mesto Lipany, vrátane svojho širšieho záujmového územia, má pomerne výhodnú polohu z hľadiska trasovania dopravných koridorov. Mestom prechádza štátna cesta I/68 v trase štátna hranica PR/SR – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Prešov – Košice – štátna hranica SR/MR s nadregionálnym významom najmä pre turisticko – rekreačnú dopravu, pričom z regionálneho hľadiska plní funkciu regionálnej dopravy v urbanizačnej osi Lipany – Sabinov – Prešov – Košice. V zmysle Záväznej časti územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja - Záväzných regulatívov funkčného a priestorového usporiadania územia v oblasti dopravy je navrhovaná úprava cesty č. I/68 v kategórii C 11,5/80 s územnou rezervou na jej rozšírenie na kategóriu C22,5/80 v úseku Prešov - hranica s Poľskou republikou s obchvatmi sídiel Šarišské Michaľany, Sabinov (obchvat centra), Pečovská Nová Ves, Červenica, Lipany (obchvat centra), Pusté Pole a Plavnica, pričom v úseku prieťahu cez mesto Lipany je navrhovaná jej preložka.

Sieť regionálnych ciest dopĺňa cesta III/543053 Lipany – Brezovica – Vyšný Slavkov, prepájajúca mesto s regiónom Levočských vrchov a Braniska.

Najbližšie letisko prijímajúce medzinárodnú prepravu je v Košiciach vo vzdialenosti cca 90 km. Pri Ražňanoch sa nachádza letisko, ktoré slúži prevažne na športové lietanie. V katastri Šarišských Michalian je poľné letisko.

Mesto Lipany je napojené na systém celoštátnej železničnej dopravy prostredníctvom železničnej trate č. 188 Kysak – Plaveč – Muszyna PKP s elektrickou trakciou s medzinárodným významom zaradenej do zoznamu trás AGTC a prechádzajúcej územím samotného mesta východo – západným smerom, pričom sa cez obec Krivany oblúkom vracia do katastra mesta a pokračuje severným smerom ponad údolie Lipianskeho potoka, ktorá je v železničnej stanici Kysak napojená na železničnú trať č. 180 Žilina – Košice s medzinárodným významom zaradená medzi medzinárodné trasy kombinovanej dopravy podľa medzinárodných dohôd AGC, AGTC, TEN a TER ako železničná trať C – E 40: ČR – Čadca – Žilina – Poprad – Košice – Čierna nad Tisou.

V zmysle Záväznej časti územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja – Záväzných regulatívov funkčného a priestorového usporiadania územia v oblasti dopravy je navrhované zdvojkoľajnenie železničnej trate č. 188 Kysak – Plaveč – Muszyna PKP v úseku štátna hranica PR/SR - Plaveč - Prešov - Kysak s jej modernizáciou na parametre predpísané dohodou AGC na traťovú rýchlosť 80 až 100 km/hod. a rovnako preložka trate mimo mesta Prešov po roku 2015.

Nároky na pracovné sily

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

Nároky na pracovné sily pre obdobie výstavby nie je možné v súčasnosti kvalifikovane špecifikovať. Objem a profesijná skladba pracovných síl bude závislá na tempe výstavby a strojno-mechanizačnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

2.2 Údaje o výstupoch

Hluk a znečistenie ovzdušia

Je predpoklad, že realizáciou navrhovanej činnosti dôjde počas výstavby k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov. Tieto vplyvy sú lokalizované na najbližšie okolie staveniska a na prístupové komunikácie. Ich pôsobenie nepovažujeme za významne, pričom uvedené vplyvy budú časovo obmedzené a budú pôsobiť mimo zastavaného územia obcí. Počas prevádzky sa nepredpokladajú merateľné zmeny vo výstupoch z hľadiska hlukovej záťaže a emisií z dopravy na ceste I/68 oproti súčasnému stavu v danom území.

Vibrácie, žiarenie, teplo a zápach

Počas prevádzky nedôjde k zmene oproti súčasnému stavu. Vibrácie budú vznikať na stavenisku počas výstavby, avšak ich intenzita bude minimálna a bude pôsobiť na malom priestore, mimo zastavaného územia obcí. Počas realizácie stavebných prac sa, okrem krátkodobých činnosti spojených s kladením asfaltových kobercov na vozovku, nepredpokladajú žiadne iné zdroje zápachu.

Odpadové vody

Pri prevádzke cesty I/68, tak ako aj doteraz vznikajú odpadové vody z povrchového odtoku zo spevnených plôch, ktoré sú prostredníctvom priečnych a pozdĺžnych sklonov odvádzané priamo na terén. Tento stav sa po rekonštrukcii cesty v danom úseku, vrátane prestavby mosta, nezmení.

Odpady

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

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

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

Katalógové číslo odpadu	**Názov odpadu**	**Kategória**
17 01 01	betón	O
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	železo a oceľ	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O

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

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

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

Druh	Názov	Kategória *
03 01 05	piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
08 01 99	odpady inak nešpecifikované	
12 01 02	prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 04	prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	hobliny a triesky z plastov	O
12 01 13	odpady zo zvárania	O
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	obaly z plastov	O
15 01 03	obaly z dreva	O
15 01 04	obaly z kovu	O
15 01 05	kompozitné obaly	O
15 01 06	zmiešané obaly	O
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	betón	O
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

Zhotoviteľ stavby ako držiteľ odpadu je podľa zákona povinný počas výstavby vznikajúci odpad zaraďovať podľa Katalógu odpadov, zhromažďovať odpady utriedené podľa druhu a zabezpečiť ich pred znehodnotením, odcudzením. Zároveň je povinný oddelene zhromažďovať nebezpečné odpady podľa ich druhov, označovať ich

predpísaným spôsobom a nakladať s nimi v súlade so zákonom. Nebezpečné odpady si vyžadujú osobitné nakladanie. Pri nakladaní s odpadmi je nevyhnutné dodržiavať platnú legislatívu v oblasti odpadov. NO budú skladované v na vyhradenom mieste, ktoré bude zabezpečené proti prípadnému úniku NO do okolitého prostredia. Pre prípad havárie budú na stavenisku k dispozícii umiestnené havarijné prostriedky.

Samotný charakter navrhovanej činnosti nepredpokladá vznik odpadov počas prevádzky. Počas prevádzky môžu vznikať odpady z údržby cesty I/68.

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

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

Iné očakávané vplyvy

Iné ako vyššie uvedené vplyvy sa počas výstavby a prevádzky nepredpokladajú.

Vyvolané investície

Medzi vyvolané investície je možné počítať búracie práce, pri ktorých bude existujúci most vybúraný. V rámci búracích prác bude postupne vybúrané na existujúcej konštrukcií zábradlie, rímsy, doska mosta, opory a krídla Búracie práce prebehnú v dvoch etapách.

Materiál z búrania bude odvezený na recykláciu (oprávnenej organizácií). Týka sa to asfaltov, betónov ako aj oceľovej výstuže. Materiál, ktorý nebude možné recyklovať bude odvezený na skládku odpadov.

V rámci budovania nového mosta bude potrebné realizovať terénne úpravy, vyčistenie, úprava a opevnenie koryta potoka, ako aj opevnenie svahov. Všetky plochy, ktoré budú zasiahnuté výstavbou a nebudú zastavané, budú po ukončení prác vyčistené, zrovnané, vysvahované, zahumusované a zatrávnené.

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

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVABNÝMI ČINNOSTIAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITIE LÁTKY A TECHNOLÓGIE

Pripravovaná stavba výstavby mostného objektu je v súlade s rozvojovými dokumentmi a územnými plánmi dotknutého regiónu. Realizáciou stavby nedôjde ku kolízii pripravovaných investícií a tiež nemá vplyv na okolitú zástavbu. Počas výstavby a prevádzky pretrváva riziko vzniku havárií na lokálnej úrovni. Potenciálne riziká poškodenia, alebo ohrozenia životného prostredia sú únik škodlivých látok do prostredia (pôdy a vodných tokov) vplyvom dopravných kolízií, únik kvapalín zo stavebných mechanizmov, nedodržanej technologickej disciplíny a pod.. Tieto úniky môžu spôsobiť

dlhotrvajúce znečistenie, alebo zmenu chemizmu povrchových vôd, pôdy ako aj priesak týchto nebezpečných látok do podzemných vôd, čo sa môže prejaviť najmä úhynom niektorých druhov fauny a flóry. V prípade havárií sa uskutoční likvidácia zachytených ropných látok záchrannými zložkami po príchode na miesto havárie, v zmysle existujúcich postupov upravených príslušnými právnymi predpismi a ekologickými normami. Pri dodržaní všetkých prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov a tiež dodržiavaním technologickej disciplíny, pravidelnej kontroly technického stavu mechanizmov a pod. nie je reálny predpoklad vzniku havárie s negatívnym vplyvom na životné prostredie.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITÝCH PREDPISOV

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov bude vydané podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Jedná sa o stavbu lokálneho významu bez presahu za štátne hranice Slovenskej Republiky.

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

Vzhľadom na rozsah a charakter navrhovaných zmien prestavba mosta, nevyhnutná úprava cesty sú informácie o súčasnom stave životného prostredia spracované primerane pre potreby základného posúdenia. Informácie o zložkách životného prostredia pri, pri ktorých je predpoklad žiadneho resp. minimálneho ovplyvnenia sú uvádzane iba v základných charakteristikách.

Geomorfologické pomery a geologické pomery

Podľa geomorfologického členenia SR patrí riešené územie navrhovaných stavieb v oblasti vodného hospodárstva do podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty, do oblasti Podhôľno-magurskej (do celku Spišsko-šarišské medzihorie, podcelku Šarišské podolie. Okrajovo sa dotýka severozápadnej časti Braniska, západnej časti Bachurne, juhozápadnej časti Čergova a severnej časti Šarišskej vrchoviny.

Klimatické podmienky a ovzdušie

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklímy. Táto činnosť vzhľadom na svoj charakter nebude mať žiadny vplyv. Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Prírastok emisií z automobilovej dopravy v dotknutom území

nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom.

Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Na kvalitu ovzdušia v období počas výstavby, bude vplývať aj zvýšená prašnosť, ktorá bude spôsobené demolačnými a búracím prácami jestvujúceho mostu, ako aj prašnosťou počas výstavby nového mostu. Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Hydrologické pomery

Vodné toky a plochy

Z hľadiska hydrogeografických charakteristík širšie dotknuté územie mesta Lipany patrí k úmoriu Čierneho mora do povodia rieky Hornád. Hydrologickou osou tohto územia je rieka Torysa. Rieka Torysa preteká územím mesta Lipany v dĺžke cca 2,5 km. Priemerný prietok pod mestom Lipany je 2,47 m3. s-1. Najvýznamnejším ľavostranným prítokom je Lipiansky potok, ktorý odvodňuje územia severne od mesta, východnejšie je to ešte vodný tok Lúčanka a v južnej časti samotného mesta sa vlievajú do rieky Torysa. Hydrografickú sieť predmetného územia dopĺňajú tvoria miestne, málo významné vodné toky. Z pravostranných prítokov rieky Torysa sú to Ďačovský potok a Dubovický potok i viacero malých vodných tokov s občasným výskytom povrchových vôd.

Vodné toky v širšom dotknutom území mesta Lipany môžeme podľa režimu odtoku zradiť do vrchovinno – nížinnej oblasti s dažďovo – snehovým režimom odtoku. Najvyššie vodné stavy sú začiatkom jari v mesiacoch február, marec a apríl, najnižšie vodné stavy sú koncom leta a na začiatku jesene v mesiaci september.

Podzemné vody

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.

Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie kategorizovať ako silne zraniteľné.

V posudzovanom území nebola evidovaná žiadna environmentálna záťaž ovplyvňujúca kvalitu podzemných vôd v lokalite.

Pôdne pomery

Prírodné podmienky v regióne podmieňujú kvalitu pôd, čo súvisí s ich potenciálom. Z pôdnych typov prevažujú v alúviu rieky Torysa fluvizeme (v staršej terminológii nivné pôdy, nivné pôdy glejové), na okolitých svahoch Spišsko-šarišského medzihoria kambizeme (kambizeme pelické a pseudoglejové - t.j. hnedé pôdy v staršej pôdnej klasifikácii, pseudogleje fluvizemné). Prevládajúcim pôdnym druhom je piesočnato-hlinitá až hlinitá pôda. Vývoj pôd, okrem iných činiteľov, závisí najmä od pôdotvorného substrátu, expozície svahu, jeho sklonu, klímy, vodného režimu, atď. Vzhľadom na svoj potenciál (typologicko-produkčné kategórie) ide v rámci záujmového územia celkovo o stredne až menej produkčné pôdy, čo sa prejavuje aj v ich reálnom využívaní: zväčša ako orné pôdy, v menšej miere ako trvalé trávne porasty.

Dotknuté územie leží na plytkých flyšových kambizemiach, stredne ťažkých až ťažkých s indexom produktivity 21 – 26, čo dotknuté pôdy zaraďuje do ôsmej z desiatich kategórií pôd, ktorými sa pôdy zaraďujú podľa úrodnosti od najúrodnejších (1. kat.) po najmenej úrodné (10.kat.).

Rastlinstvo a živočíšstvo

Podľa fytogeografického členenia Slovenska (Futák 1980) patrí posudzované územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu flóry východobeskydskej (Beschidicum orientale) do fytogeografického okresu Východné Beskydy a podokresu Šarišská vrchovina.

Reálna vegetácia dotknutého územia je vegetácia poľnohospodárskych monokultúr pestovaných na ornej pôde s obilno-krmovinárskym charakterom osevného postupu.

Pôvodnú potenciálnu vegetáciu územia tvorili lužné lesy podhorské a horské Alnetum glutinosae, Aegopodio-Alnetum glutinosae, Salicion triandrae s pôvodnými druhmi ako jelša lepkavá (Alnus glutinosa), jelša sivá (Alnus incana), jaseň štíhly (Fraxinus excelsior), vŕba krehká (Salix fragilis), čremcha strapcovitá (Padus avium), hrab obyčajný (Carpinus betulus) a i. Do prirodzenej skladby rastlinných spoločenstiev v riešenom území v posledných desaťročiach zasiahla zmena pôvodnej skladby výrubom drevín a výsadbou, resp. zavlečením druhov, ktoré nie sú typické pre pôvodné spoločenstvá brehových porastov. Ďalším faktorom je výstavba dopravných koridorov, vedení, výstavba sídel a ďalšie antropogénne faktory, výsledkom čoho je ich značný úbytok.

Na základe zoogeografického členenia Slovenska patrí širšie územie do dvoch regiónov a to provincie Karpát, oblasti Západných Karpát, vonkajšieho obvodu, podtatranského okrsku. A do provincie Karpát, oblasti Východných Karpát, prechodného obvodu, nízkobedskydského a slanského okrsku.

Najvýznamnejšími migračnými biokoridormi živočíchov je v sledovanej lokalite povodie rieky Torysa a jej prítoky. Určitú, aj keď minimálnu funkciu biokoridorov plnia aj menšie potoky, akým je aj Lipiansky potok, Dubovický , Lúčanka a ostatné bezmenné potoky v sledovanej lokalite. Terestrické biokoridory sú lokalizované prevažne na hrebeňoch Bachurne a okolitých pahorkatín Čergova a v ich dolinách. V posudzovanej lokalite nie je zaznamenaný žiaden významnejší biokoridor živočíchov, a preto nebude dotknutý ani novou činnosťou.

Chránené územia a ochranné pásma

Navrhovaná činnosť je situovaná v území s prvým stupňom ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. Z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len " zákon o OPaK"). Nezasahuje do územia s osobitnou územnou ochranou v zmysle § 17 až § 27 zákona o OPaK. Taktiež sa hodnotené ani dotknuté územie nenachádza na území, kde bolo vyhlásené, či plánované na vyhlásenie Chránené vtáčie územie. Dotknuté územie nie je ani súčasťou navrhovaných chránených území európskeho významu v sieti NATURA 2000.

Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

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

prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvalé udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu. V danom území nie sú žiadne prvky územného systému ekologickej stability, územie spadá pod 1. stupeň ochrany prírody.

Podľa Generelu nadregionálneho územného systému ekologickej stability SR (G NÚSES) a podľa ÚPN VÚC Prešovského kraja (zmeny a doplnky 2004) je v širšom kontakte s hodnoteným územím – Hydrický nadregionálny biokoridor Torysa Hydrický biokoridor Torysa má charakter brehových porastov pozdĺž rieky. Tento biokoridor má rôznu šírku (najužší je v dotyku so zastavaným územím obcí), na mnohých miestach dochádza k jeho devastácii. Brehový porast je väčšinou tvorený spoločenstvami vsb (Salix) s prímesou Jelše lepkavej (Alnus glutinosa), v poraste s bazou čiernou (Sambucus nigra) a trnkou obyčajnou (Prunus spinosa). Porast je na mnohých miestach „zmladzovaný“ načierno. K nadregionálnemu biokoridoru patria aj priľahlé aluviálne lúky. Regionálny biokoridor je dôležitým prvkom pri migrácii vtáctva. Podľa NPOOP je toto územie zaradené do kategórie „C“, ako územie s výraznými krajinárskymi hodnotami. Veľmi významný je brehový porast pozdĺž toku zo skupiny pôvodných lužných lesov podhorských a horských a tiež močiarne a podmáčané stanovištia s veľkou biologickou diverzitou. Tieto porasty zabezpečujú trvalé podmienky pre existenciu veľkého množstva živočíšnych druhov a majú aj pôdoochranné účinky, spočívajúce v ochrane brehov Torysy pred deštrukciou, vymieľaním a rozplavovaním, spevňujú štrkové nánosy a zabraňujú ich odnášaniu tým, že koreňovou sústavou drevín, krovín a bylinotrávnej vegetácie mechanicky spevňujú pôdu. Tieto funkcie plní iba zdravý a stabilný brehový porast, ktorý nie je prerušovaný. Z hľadiska ornitofauny patrí rieka Torysa medzi migračné cesty vtáctva. Z vodného vtáctva sa tu celoročne zdržuje niekoľko jedincov volavky popolavej, hniezdi a zimuje tu rybárik riečny a vodnár obyčajný. Celkom sa tu vyskytuje rádovo od 120 do 200 druhov vtáctva.

Krajinná štruktúra a scenéria krajiny

Druhotná krajinná štruktúra je výsledkom dlhodobého vplyvu antropogénnych aktivít na primárnu krajinnú štruktúru. Tvorí ju súbor hmotných, technických prvkov, ktoré človek čiastočne zmenil, pretvoril, alebo vytvoril úplne nové (urbanizované) celky.

Stavba sa nachádza v extraviláne mesta Lipany. V rámci širšieho okolia mesta Lipany v scenérii krajiny dominuje striedanie sa zalesnených častí (najmä hrebeňov a vrcholových polôh) Bachurne, Čergova, vypreparovaných tvrdošov bradlového pásma, ktoré sú v kontraste s hladšie modelovaným a mennej členitým reliéfom Spišsko-šarišského medzihoria so širokým údolím a alúviom rieky Torysa. Pre širšie okolie je z hľadiska scenérie krajiny určujúca veľkobloková štruktúra poľnohospodárskej pôdy a zalesnené partie okolitých pohorí, rozloženie nelesnej drevinovej vegetácie v krajine je nerovnomerné, viazané najmä na údolné polohy vodných tokov (brehové porasty a sprievodná zeleň), na veľké erózne ryhy a terénne hrany, záhrady a verejnú zeleň.

Sídla a obyvateľstvo

Mesto Lipany, z hľadiska počtu obyvateľov, patrí medzi menšie mestá. Počet obyvateľov v meste je 6449.

Mesto Lipany je sídlom lokálneho významu, v niektorých smeroch regionálneho. Mesto zabezpečuje základné vybavenie pre obyvateľov bezprostredného zázemia. Najbližším sídlom vyššieho významu je mesto Sabinov .

Zdravotný stav obyvateľstva v danej oblasti nebol podrobnejšie skúmaný, nakoľko zmena navrhovanej činnosti nemá žiaden priamy, resp. nepriamy vplyv na zdravie ľudí.

Rekreácia a cestovný ruch

Z turistického hľadiska sa v Prešovskom kraji výrazne prejavuje členenie na 3 časti: západnú Spišsko-tatranskú, strednú Šarišskú a východnú Zemplínsku Geografická poloha, prírodné a kultúrne danosti územia predurčujú okres Sabinov na pomerne rozsiahly a diferencovaný cestovný ruch a rekreáciu. Územie okresu Sabinov svojou pestrosťou a rozmanitosťou vytvára veľmi vhodné podmienky pre rozvoj rekreácie a turizmu, pričom nosnými prvkami cestovného ruchu sú zimné športy. Ťažiskovými základňami cestovného ruchu a rekreácie v tomto území sú predovšetkým lyžiarske strediská Rencišov – Búče, Drienica – Lysá a Dubovica – Žliabky. V Dubovici je rekreačno-rehabilitačné zariadenie Zdravotník. Navštevovaným turistickým, športovým ci rekreačným cieľom v okolí sú chránené územia, predovšetkým Hradová skala, Šarišský hradný vrch, Hanigovský hrad a pod. V pohorí Čergov a Bachureň je mnoho značených turistických chodníkov a trás, taktiež cyklotrasy. Toto územie je potenciálom aj pre rozvoj vidieckeho turizmu. Vhodným areálom pre cestovný ruch je tiež kaštieľ s lesoparkom v Šarišských Dravciach a bývalé kúpele Švablovka. Vhodným územím pre cestovný ruch sa javí oblasť mesta Lipany, kde by sa mal rozvíjať cestovný ruch na báze termálnej podzemnej vody.

V blízkom okolí posudzovanej lokality sa plochy rekreácie nevyskytujú a nie sú ani plánované.

Kultúrne pamiatky a archeologické lokality

Na území mesta Lipany nachádzajú dve národné kultúrne pamiatky, a to Kostol sv. Martina umiestnený v strede mesta a židovský cintorín. Národná kultúrna pamiatka – Kostol sv. Martina je zahrnutý do zoznamu objektov turistickej trasy po kultúrno-historických pamiatkach regiónu v rámci projektu Šarišská špacírka.

Kostol bol postavený na prelome 13. - 14. storočia v neskororománskom slohu v centre vtedajšej osady, bol zasvätený sv. biskupovi Martinovi z Tours a bol majetkom pánov z Kamenického hradu. Zakladateľom kostola bol Rikolf Tarcai/Tarczay.

V priebehu storočí kostol menil svoju podobu. Pravdepodobný prvý pôdorys z obdobia 1300 až 1320 sa skladal z hlavnej lode, presbytéria, chóru, sakristie a veže. Strop kostola nemal gotické klenby ako dnes, ale bol rovný. Bol vytvorený z drevených trámov a drevenej výplne, hlavná loď tak pôsobila vizuálne mohutnejšie. Veža kostola slúžila ako pozorovateľňa pre Kamenický hrad a z architektonickej stránky objektu možno vyčítať, že veža kostola netvorí celok s loďou kostola.

Židovský cintorín je umiestnený v "Štrembrohu" pod Balážkou. V minulosti bol bežne viditeľný kamenný plot a na cintoríne boli aj kamenné náhrobné tabule. Cintorín sa však už v tom čase nepoužíval. Dnes je toto miesto zarastené kríkmi a lesnými stromami.

Druhý cintorín židovských občanov, ktorý sa používal, je umiestnený na konci Poľnej ulice, ktorá sa kedysi volala "Kapituľa". Tu pochovávali zomrelých židovských občanov v minulosti. (Zdroj: MsÚ Lipany)

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

Archeologické náleziská a paleontologické náleziská

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

IV. VPLYV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNÝCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy na horninové prostredie

Počas výstavby

Zemné práce pri zakladaní násypu cestného telesa na mieste pôvodného mosta a pri úprave cestného telesa, vzhľadom na geologické pomery a minimálny zásah do horninového podložia, sa negatívne ovplyvnenie horninového prostredia neočakáva. Možné negatívne ovplyvnenie horninového prostredia súvisí iba s rizikom prípadnej havárie (úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov). Toto riziko je možné eliminovať pravidelnou kontrolou stavu mechanizmov a dodržiavaním všeobecne platných technologických a organizačných opatrení. Významnosť vplyvu v prípade havarijnej situácie nie je možné predvídať.

Počas prevádzky

Bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf a to najmä v porovnaní so súčasným stavom.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

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

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

Základová škára bude pod bežnou úrovňou hladiny vody v potoku, preto je potrebné uvažovať s čerpaním vody prenikajúcej do stavebnej jamy. Prípadná napršaná voda do stavebnej jamy bude stiahnutá na najnižšie miesto a odtiaľ čerpaná. Pre potreby čerpania sa v najnižšom mieste stavebnej jamy zhotoví čerpacia šachta. Osadí sa napr. korungovaná rúra DN600 dl.0,5-1,0 m, v stenách takejto šachty budú zrealizované otvory navŕtaním dier pre lepšie odvodnenie stavebnej jamy.

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

Mostný objekt prevádza cestu I/68 ponad miestny potok. Ohrozenie kvality povrchovej vody znečisťujúcimi látkami môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Počas stavebných a demolačných prác bude voda dočasne znečistená zvýšenou prašnosťou a odplavovaním bahnitých častí počas prác v koryte potoka.

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

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby

Je predpoklad, že realizáciou navrhovanej činnosti, dôjde počas výstavby k dočasnému zvýšeniu znečistenia ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v riešenom území. Tieto vplyvy sú lokalizovane na najbližšie okolie staveniska a nepovažujeme ich

za významné, pričom uvedene vplyvy budú časovo obmedzené na obdobie výstavby a budú pôsobiť mimo zastavaných území obcí.

Počas prevádzky

V súvislosti s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nevznikne v danom území žiadny nový zdroj znečisťovania ovzdušia. Pomery v území budú rovnaké ako pred zmenou navrhovanej činnosti.

Vplyvy na hlukové pomery v území

Počas výstavby

Dôjde k zvýšeniu hlukovej záťaže zo stavebných mechanizmov a z pohybu nákladnej dopravy smerujúcej na stavenisko alebo z neho. Hluk v okolí zemných strojov v prevádzke dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení, ktoré budú pôsobiť kumulatívne z jestvujúcim hlukom z dopravy na ceste I/68. Tieto vplyvy sú lokalizovane na najbližšie okolie staveniska a nepovažujeme ich za významné, pričom uvedene vplyvy budú časovo obmedzené na obdobie výstavby a budú pôsobiť mimo zastavaných území obcí.

Počas prevádzky

V súvislosti s zmeny navrhovanej činnosti sa hlukové pomery v území nezmenia.

Vplyvy na pôdu

Oznámenie bude realizované v mieste existujúceho objektu. Realizácia stavby si vyžiada krátkodobý dočasný záber pôdy. Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

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

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

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

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

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

Vplyvy na chránené územia, krajinnú štruktúru, scenériu a prvky ÚSES

Navrhovanou činnosťou sa nezmení štruktúra, využívanie krajiny ani krajinných obraz, nakoľko navrhovaná činnosť len nahradí časť jestvujúceho most ponad miestny potok novým, bezpečnejším mostom. Krajinný obraz v dotknutom území sa nezmení.

Územie, ktoré ovplyvní stavebná a súvisiaca činnosť, budú po ukončení prác uvedené do pôvodného stavu. Táto činnosť vzhľadom na svoj charakter nebude mať žiadny vplyv.

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

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

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby

Doprava sa bude riadiť prenosným dopravným značením po ceste I/68. Celá stavba mosta bude realizovaná v dvoch etapách. Pred začatím búracích prác na mostnom objekte bude nutné rozšíriť cestu I/68 tak aby bolo možné realizovať prestavbu mosta po polovičkách. Zhotoviteľ musí pred začatím výstavby vypracovať podrobný harmonogram so základnými míľnikmi stavby, ktorý odsúhlasí stavebný a autorský dozor. Tento harmonogram musí byť skoordinovaný aj s ostatnými stavebnými objektami. Premávka bude dopravným značením presmerovaná do jedného jazdného pruhu. Rýchlosť bude v čase výstavby v mieste objektu znížená.

Počas prevádzky

Odstránenie havarijného stavu mosta a dlhodobé zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky a zlepšenie dopravno-technických parametrov cesty I/68 má pozitívny vplyv.

.

Vplyv na obyvateľstvo a sídla

Počas výstavby

Predpokladá sa, že počas výstavby dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a miernemu znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov a stavebnej činnosti v stavbou dotknutom území. Tieto vplyvy sú lokalizovane na stavenisko, mimo zástavby obcí a neovplyvnia obytné prostredie v okolí stavby. Priamo budú dotknutí ľudia, ktorí využívajú cestu I/68 v danom úseku a to miernym zhoršením komfortu pri jazde vyvolaným spomalením dopravy. Celkovo je možné vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby hodnotiť ako mierne negatívny. Ovplyvnenie priemyselnej výroby a nevýrobných činností sa nepredpokladá.

Počas prevádzky

Po ukončení stavebných prác a spustenie nového mosta s nadväznými komunikáciami do prevádzky sa prejavia dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti dopravy na ceste I/68.

Vplyvy na kultúrno- historické pamiatky a archeologické náleziská

Bez vplyvu.

Rekreácia a cestovný ruch

Počas výstavby

Priamo budú dotknutí ľudia, ktorí využívajú cestu I/68 v danom úseku a to miernym zhoršením komfortu pri jazde vyvolaným spomalením dopravy. Celkovo je možné vplyvy počas výstavby hodnotiť ako s čiastočne negatívnym vplyvom.

Počas prevádzky

Bez vplyvu

Iné vplyvy

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

Iné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Zhrnutie očakávaného pôsobenia vplyvov

V nasledujúcej tabuľke uvádzame charakteristiku očakávaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti.

Vplyv na zložky životného prostredia	Vplyv počas výstavby	Vplyv počas prevádzky
Biotopy	mierne negatívny	porovnateľný s aktuálnym stavom
Hluk	mierne negatívny	porovnateľný s aktuálnym stavom
Ovzdušie	miene negatívny	porovnateľný s aktuálnym stavom
Pôda	mierne negatívny	nemenný s aktuálnym stavom
Voda	mierne negatívny	nemenný s aktuálnym stavom
Horninové prostredie	bez vplyvu	nemenný s aktuálnym stavom
ÚSES	bez vplyvu	bez vplyvu
Scenéria krajiny	bez vplyvu	nemenný s aktuálnym stavom
Chránené územia	bez vplyvu	bez vplyvu
Kultúrne pamiatky	bez vplyvu	bez vplyvu
Doprava	miene negatívny	pozitívny vplyv
Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo	bez vplyvu	bez vplyvu
Rekreácia a cestovný ruch	bez vplyvu	bez vplyvu
Obyvateľstvo	mierne negatívny	pozitívny vplyv
Pracovné príležitosti	bez vplyvu	bez vplyvu

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Účelom navrhovanej činnosti je odstránenie bodovej závady ktorú predstavuje poškodený mostný objekt a komunikácia. Tento cieľ bude dosiahnutý prestavbou mostného objektu a nevyhnutným rozšírením cesty I/68, ako aj vybúraním existujúceho mosta a nahradením novou konštrukciou. Únosnosť mosta bude následne zvýšená a jeho životnosť bude predĺžená na 100 rokov, nakoľko sa jedná o novú nosnú konštrukciu.

Účelom stavby je aj zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky v danom bode. Toto bude dosiahnuté osadením nových bezpečnostných zariadení a rekonštrukciou a rozšírením krajníc cesty.

Všetky navrhované práce boli projektované s čo možno maximálnym ohľadom na ochranu životného prostredia a prírody, tak aby bol zásah do okolia čo najmenší. Určitý zásah však bol nevyhnutný, nakoľko bolo potrebné rekonštruovať korunu komunikácie a jej odvodnenie. Aj tu bol návrh spracovaný tak, aby bol zásah do prírody čo možno najmenší.

Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/68 na jej vozovke a na cestných pozemkoch v blízkosti stavby. Projektant predpokladá, že väčšina materiálu bude na stavbu dovážaná a zo stavby odvážaná priebežne.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti – projektová dokumentácia DSP/DRS, Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie (príloha na CD v dokladovej časti)

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

V Žiline, dňa .....

VIII. MENO PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Za spracovateľa:

Ing. Lenka Čelková
doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.,
odborne spôsobilá osoba zapísaná pod č.136/96-OPV

.....

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZASTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
Ing. Maroš Kačala
poverený výkonom funkcie riaditeľa IVSC Košice

Literatúra a použité podklady

Ako podklady pri spracovaní oznámenia boli použité tieto hlavné materiály:
- Projektová dokumentácia „I/68 Lipany – most M2476“, DAQE Slovakia s.r.o.,
- Územný plán veľkého územného celku Prešovského kraja v platnom znení,
- Územný plán Mesta Lipany v znení neskorších Zmien a doplnkov,
- Program rozvoja mesta Lipany 2023-2030
- Komunitný plán sociálnych služieb mesta Lipany 2021
- Program odpadového hospodárstva mesta Lipany na roky 2016 – 2020
- písomnosti, ktoré sú súčasťou prílohovej časti tohto oznámenie navrhovanej činnosti
- terénny prieskum, fotodokumentácia.
- Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, 2002
- Mazúr E., Lukniš M.: Geomorfologické jednotky 1:500 000, Atlas SSR, SAV, 1980
- Európsky významné biotopy ma Slovensku, ŠOP SR Banská Bystrica
- Katalóg biotopov Slovenska, Daphne, 2002
- Palášthy, J., Dostál, Ľ., Cibuľková, Ľ.: Príroda okresu Prešov a jej ochrana. Východoslovenské vydavateľstvo, Košice
- Midriak, R.: Ekologické vplyvy hospodárenia v lese na krajinu. (Prípadová štúdia z Čergova). Technická univerzita Zvolen, Zvolen
- Kolektív autorov, 2004 : Hydrologická ročenka podzemné vody 2003. SHMÚ Bratislava.
- Kolektív autorov2010: hydrologická ročenka atmosférických zrážok 2010. SHMU BA
- Hraško, J., A KOL., 1993: Pôdna mapa Slovenska .
- Hrnčiarová, T. red. 2002. Atlas krajiny Slovenskej republiky. 1. vyd. Bratislava : MŢP SR; Banská Bystrica : SAŢP, 2002.
- Mazúr, E., Lukniš, M., 1980. Regionálne geomorfologické členenie, mapa 1 : 50 000, vyd. Geografický ústav SAV Bratislava.
- Rapant, S., Vrana, K., Bodiš, D., 1996: Geochemický atlas Slovenska – Podzemné vody, GS SR, MŢP SR., Bratislava, Veda
- www.sopsr.sk
- www.sazp.sk
- www.lipany.sk
- www.vupop.sk/
- www.enviro.gov.sk
- www.enviroportal.sk,
- https://zbgis.skgeodesy.sk/

Legislatíva:

- Zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- Zákon 146/2023 Z.z. o ochrane ovzdušia a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR 250/2023 o kvalite ovzdušia,

- Zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MZ SR č.549/2007 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí
- Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov,
- Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 314/2001 Z. z. o ochrane pre požiarmi v znení neskorších predpisov