OKRESNÝ ÚRAD GALANTA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Nová Doba 1408/31, 924 01 Galanta

Číslo spisu
OU-GA-OSZP-2024/016308-009

Galanta
04. 12. 2024

Rozhodnutie

„Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“

Popis konania / Účastníci konania

zisťovacie konanie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“

Účastníci konania
Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja, Bulharská 39, 917 02 Trnava, Slovenská republika
Obec Kráľov Brod, Hlavná 4, 925 41 Kráľov Brod, Slovenská republika

Výrok

Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej len „OÚ Galanta“) podľa § 1 ods.1 písm. c), § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) 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.“) posúdil podľa ustanovenia § 3 písm. c) zákona o posudzovaní v spojení s ustanovením § 18 až 29 tohto zákona a § 46 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov zmenu navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“ rozhodol takto:

Zmena navrhovanej činnosti : „Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“ uvedená v predloženom oznámení, ktorej navrhovateľom je: Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja, Bulharská 39, 918 53 Trnava, IČO: 37 847 783, ktorá je umiestnená: kraj Trnavský, okres Galanta, obec Kráľov Brod, na pozemku parc. č. KN-C 1378/2, 4842/6, 1378/5, KN-E 403/1, 4844/1, 402, 399/3, v katastrálnom území Kráľov Brod,

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Pre uvedenú zmenu navrhovanej činnosti je preto možné požiadať o povolenie podľa osobitných predpisov.

V súlade s ustanovením § 29 ods. 13 zákona čo posudzovaní určuje OÚ Galanta nasledovné podmienky, ktoré eliminujú alebo zmierňujú vplyv na životné prostredie:

1. Odvod dažďovej vody bude súčasťou telesa mosta a z uvedeného dôvodu je na povolenie stavby tohto charakteru podľa platných predpisov príslušným špeciálnym stavebným úradom cestný správny orgán.

2. K navrhovanej rekonštrukcii mosta, pri ktorej dôjde k zásahu do pozemkov, ktoré sa nachádzajú v ochrannom pásme vodného toku, resp. vo vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze dotknutého vodného toku, sa vyžaduje súhlas orgánu štátnej vodnej správy podľa § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona. K žiadosti o vydanie súhlasu predložiť projekt stavby a stanovisko SVP, š. p.

3. Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť, za účasti správcov, všetky inžinierske siete v riešenom území.

4. Zabezpečiť zhodnotenie alebo zneškodnenie všetkých stavebných odpadov, ktoré vzniknú počas realizácie stavby prostredníctvom oprávnených osôb a doklady s uvedením množstiev jednotlivých druhov odpadov a spôsobom zhodnotenia resp. zneškodnenia predložiť pri kolaudačnom konaní.

5. Zvýšenú pozornosť venovať čisteniu komunikácií pri výkopových prácach a čisteniu komunikácií počas celej výstavby, pričom znečistenie okamžite odstrániť.

6. Dodržať všetky environmentálne opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v časti V.7 (strana 39) predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a ktoré sú premietnuté do tohto rozhodnutia.

Odôvodnenie

Navrhovateľ Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja, Bulharská 39, 918 53 Trnava, IČO: 37 847 783 (ďalej len „navrhovateľ“) doručil dňa 21. 10. 2024 na OÚ Galanta podľa § 18 ods. 2 písm. d) a podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona o č. 24/2006 Z. z. oznámenie o zmene navrhovanej činnosti - „Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“, vypracované podľa Prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z. z.

Spracovateľom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je ENVICONSULT spol. s r. o., Obežná 7, 010 08 Žilina, IČO: 31604528.

Zmena navrhovanej činnosti je podľa prílohy č. 8 zákona o č. 24/2006 Z. z. zaradená v kapitole č. 13. Doprava a telekomunikácie, položka číslo 8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov s prahovými hodnotami pre časť B (zisťovacie konanie) bez limitu a preto podlieha zisťovaciemu konaniu, ktoré OÚ Galanta vykonal podľa § 29 zákona o č. 24/2006 Z. z.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti obsahuje okrem nulového variantu jeden realizačný variant v zmysle § 22 ods. 1 zákona o 24/2006 Z. z.

Stručný popis zmeny navrhovanej činnosti:

Most na ceste II/561 s evidenčným číslom 561-004, sa nachádza v intraviláne obce Kráľov Brod, v okrese Galanta v Trnavskom kraji. Lokálne staničenie na moste bolo zvolené v smere staničenia cesty II/561, tzn. smerom na Trstice. Most, postavený v roku 1963 prevádza dvojpruhovú pozemnú komunikáciu, cestu II/561 cez rieku Stará Čierna Voda. Os nosnej konštrukcie mosta sa nachádza v osi cesty. Opory a piliere sú uložené kolmo na os nosnej konštrukcie. Dĺžka premostenia je 48,0m, dĺžka mosta podľa pôvodného mostného listu je 62,0m, šírka mosta je 11,50m, stavebná výška je cca 1,00 m. Most z dodatočne predpätých prefabrikátov je riešený ako trojpoľový doskový most, zo statického hľadiska sa jedná o tri prosté polia.
Spodnú stavbu tvoria dve krajné monolitické opory a dve monolitické podpery. Opory sú z prostého betónu a sú pravdepodobne založené na základových pásoch. Dĺžka opôr je cca 11,25 m. Hrúbka opôr nie je známa. Výška opôr nad terénom je 2,80m, (podľa pôvodného mostného listu je výška opôr 4,0 m), z toho výška úložných prahov je 0,50m. Úložné prahy sú oproti oporám vysunuté o cca 0,175 m. Krídla sú rovnobežné. Podpery sú monolitické, tvoria ich základový pás, driek a železobetónový úložný prah. Základové pásy podľa pôvodného mostného listu sú široké 2,0 m a vysoké 0,70 m. Dĺžka drieku podpery je cca 12,40 m, hrúbka podľa pôvodného mostného listu je 1,2m. Úložné prahy sú dlhé cca 12,75 m a vysoké 0,50m. Šírka úložných prahov je cca 1,55 m, voči obrysu drieku

sú vysunuté o cca 0,175 m. Výška podpier nad hladinou je cca 3,25 m. Nosná konštrukcia je tvorená z typizovaných prefabrikovaných nosníkov.
Pôvodný mostný zvršok bol v roku 2015 prestavaný. Mostný zvršok tvorí asfaltová vozovka šírky 8,5m a obojstranné monolitické chodníky šírky 1,25 m so zábradlím mestského typu. Šírka medzi zábradliami je 11,0 m. Izolácia mosta je celoplošná. Obrubníky i rímsy sú monolitické. Na moste nie sú použité ložiská. Nosná konštrukcia je uložená na asfaltovej lepenke.
Povrchové asfaltové dilatácie sú vytvorené nad oboma oporami. V mieste podpier mostné závery nie sú vytvorené. Pôvodné povrchové mostné závery v mieste podpier boli prekryté vozovkovými vrstvami nového zvršku mosta.
Väčšina pôvodných odvodňovačov bola prekrytá vozovkovými vrstvami nového zvršku, na moste sa na pravej strane nachádzajú iba dva atypické vozovkové odvodňovače. Voda je odvádzaná z mosta popri obrubníkoch.

Zábradlie mestského typu (so zvislými výplňami) má výšku 1,1 m je oceľové trojmadlové so zvislými výplňami. Zemné kužele pri oporách sú nespevnené.
Na vtokovej strane sa nachádzajú oplechované izolované potrubie, plynové potrubie a káblové vedenie v umelohmotnej chráničke. Izolované potrubie je uložené mimo NK mosta na samostatných monolitických oporách a oceľových prvkoch ukotvených na podperách. Plynové potrubie je zavesené na tiahlach ukotvených do rímsy. Na moste sa po oboch stranách nachádzajú 2 a 2 ks stĺpov verejného osvetlenia, pričom káble medzi jednotlivými osvetleniami sú vedené i priečne pod mostom. Na rímse mosta sa nachádza nivelačná značka. Na koncoch mosta sa za chodníkmi nachádzajú poklopy šachiet, v chráničkách chodníkov sú preto pravdepodobne vedené káblové vedenia. Povrch zemných kužeľov a násypov komunikácie v priľahlých úsekoch mosta je nespevnený a je zarastený vegetáciou. Mostný objekt bude rekonštruovaný za obmedzenej premávky. Stavebná akcia bude prebiehať po poloviciach, s minimálnou šírkou prejazdu 3,0 m.
Na základe záverov Mimoriadnej prehliadky je v rámci rekonštrukcie mosta navrhovaná kompletná výmena zvršku a nosnej konštrukcie, rekonštrukcia úložných prahov, záverného múrika a časti krídel opôr spodnej stavby a sanácia ostatných povrchov spodnej stavby. Rekonštrukcia jednotlivých konštrukčných prvkov vyvolala prekládku plynovodu (SO 03), prekládku VO (SO 04), súvisiacu úpravu cesty pred a za mostom (SO 01) a dočasné podvesenie oznamovacích káblov Slovak Telekom, osadených v pravej rímse a ich opätovné zabudovanie do chráničiek novej rímsy. V rámci terénnych úprav sú doplnené obslužné schodiská na pravej strane mosta oboch opôr. Rekonštrukcia mosta bude prebiehať v dvoch etapách, aby sa zabezpečil prejazdný priestor v jednom jazdnom páse min.2,75 m.
Členenie stavby na stavebné objekty
Samotnú stavbu tvoria nasledovné stavebné objekty:
SO 01 Rekonštrukcia cesty
SO 02 Rekonštrukcia mosta M999
SO 03 Prekládka plynovodu
SO 04 Prekládka verejného osvetlenia

SO 01 Rekonštrukcia cesty
Stavebný objekt SO 01 Rekonštrukcia cesty rieši úpravu priľahlej komunikácie pred a za mostným objektom 561-004. Úsek začína v kumulatívnom staničení 17,095 a končí v kum. staničení 17,249. Rekonštruovaný úsek má dĺžku 154,350 m.
Rekonštrukcia cesty je zameraná na prepojenie existujúcej cesty II/561 s rekonštruovaným mostným objektom 561-004 a obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie v súvislom úseku. Pri stavebných prácach sa nevyžadujú zábery cudzích pozemkov. Všetky navrhnuté opatrenia budú realizované na cestných pozemkoch, kategória komunikácie zostane nezmenená. Aktuálna kategória cesty je C9,5/90. Celý riešený úsek ostáva v pôvodnom cestnom koridore. Komunikácia je v riešenom úseku dvojpruhová a obojsmerná. Nové asfaltové vrstvy budú uložené len na plochu celej konštrukcie vozovky a nespevnená krajnica bude upravená vyfrézovaným materiálom. Všetky existujúce vjazdy na pozemky budú zachované.
Stavebná úprava na ceste II/561 bude prebiehať v nasledujúcom rozsahu:
Úprava nivelety
Na dosiahnutie dostatočného pozdĺžneho a priečneho sklonu na moste bola niveleta v riešenom úseku upravená v minimálnom rozsahu. Na moste bol navrhnutý výškový oblúk 6000 m a za mostom v miestach napojenia novej nivelety na pôvodnú bol navrhnutý oblúk 1000 m a 1500 m.
Priečny sklon ma moste bol navrhnutý strechovitý 2,5 %, ktorý sa potom napojil na pôvodný priečny sklon.
Úprava vozovky Typ 1
Rekonštrukcia povrchu spočíva v odfrézovaní vozovky v hrúbke 40+60=100 mm. Po očistení vyfrézovanej plochy od hrubých nečistôt bude aplikovaný infiltračný postrek PI v množstve 1,0 kg/m2, následne bude položená ložná

vrstva - asfaltový betón hrúbky 60 mm. Na ložnú vrstvu bude aplikovaný spojovací postrek emulzný PS,A v množstve 0,5 kg/m2, a následne bude položená obrusná vrstva – asfaltový betón hrúbky 40 mm. Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách, je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej zálievky typu N2. Na styku novej a starej vozovky bude použitá výstužná geomreža.

Pri preplátovaní starej a novej vozovky je navrhnutá výstužná geomreža zo sklenených vlákien, ktoré sú pletené do biaxiálnej štruktúry pokryté vrstvou elastomerného polyméru s reálnou samolepiacou funkciou aktivovanou jednoduchým tlakom. Základné minimálne parametre:
- pevnosť v dvoch vzájomne kolmých smeroch: 115/115 kN/m
- max. pomerné pretvorenie pri roztrhnutí: 2,50%
- Youngov modul pružnosti: 73 GPa
- plošná hmotnosť: min. 405 g/m2
- veľkosť ôk: min. 12,50/12,50 mm

Úprava krajnice A

Úprava krajnice A je použitá v miestach s dostatočnou šírkou krajnice. Úprava spočíva v zrezaní krajnice do sklonu 8% a následnom spevnení na hrúbke 0,1 m recyklovaným materiálom. Šírka zrezania je v bežnom prípade 0,75 metra.

Úprava krajnice B

Pri navrhnutí zvodidla v mieste nedostatočnej šírky krajnice, je potrebné túto krajnicu rozšíriť na požadovaný rozmer. Pri type úpravy krajnice B sa odkope časť existujúceho násypu. Násyp pod novou krajnicou bude zazubený a pevnený výstužno-separačným geokompozitom. Následne sa dosype nesúdržnou zeminou. Krajnica sa vytvorí v rámci cesty.

Úprava chodníka

V dôsledku úpravy výškových parametrov cesty bola navrhnutá úprava exitujúceho chodníka za mostným objektom 561-004 v minimálnom rozsahu. Rekonštrukcia sa vykoná na trinástich metroch a následne sa napojí na existujúcu chodník. Chodník je v správe obce Kráľov Brod.

Odvodnenie

Odvedenie dažďových vôd z povrchu komunikácie po rekonštrukcii bude zabezpečené základným priečnym sklonom a pozdĺžnymi sklonmi do voľného terénu alebo priekop. Spádovanie bude zachované.

SO 02 Rekonštrukcia mosta M999

Sanácia spodnej stavby

Piliere, pohľadové časti opôr a obnažené časti krídel sa očistia vysokotlakovým vodným lúčom (VVL) s tlakom 90 až 120 MPa tak, aby boli odstránené nečistoty, výluhy, málo súdržné časti a poškodený betón. Návrh typu čerpadla vody, rotačných hlavíc a tlaku vody sa bude konzultovať so spoločnosťou, ktorá bude robiť úpravu betónového povrchu VVL. Zvolené parametre budú závisieť od stavu nosného prvku a rozsahu poškodenia. Pred nanesením materiálov musí byť stav existujúcej a prípadne pridanej novej výstuže v zhode so zvolenými požiadavkami, zásadami a metódami podľa STN EN 1504-9 [4]. Korodujúca oceľová výstuž musí byť natoľko obnažená, aby mohla byť úplne (t. j. zo všetkých strán) zbavená produktov korózie. Požadovaný stupeň čistoty Sa2½ „veľmi dôkladné očistenie ocele“ podľa STN EN ISO 8501-1.

Na celú betónovú sanovanú plochu sa nanesie nízko viskózny jednozložkový inhibítor korózie výstuže na báze silanov. Inhibítor je ochranným prostriedkom na predĺženie zostatkovej životnosti nosných prvkov po ich rekonštrukcii, nakoľko aj rekonštruované plochy sú v dôsledku environmentálnych podmienok vystavené potenciálnemu riziku korózie výstuže.

Sanácie rozdeľujeme na úpravu do 2cm, úpravu do 5cm, injektáž trhlín, dobetónovanie vypadnutých častí a úpravy dilatačných škár.

Na obnaženú a dôkladne očistenú výstuž sa nanesie epoxidovo-cementová malta na ochranu výstuže proti korózii a ako pevnostný / spojovací mostík v 2 vrstvách. Následne sa nanesie sanačná malta (1komp. vláknami vystužená cementová malta na rekonštrukciu nosných betonových konštrukcií) v hrúbke 6-50mm na vyplnenie. Pre lepšiu súdržnosť malty k podkladu pri väčších hrúbkach (4-5cm) je potrebné použitie sietí (siete je potrebné chemickými kotvami prikotviť).

Rekonštrukcia spodnej časti

Existujúce úložné prahy opôr, záverné múriky a krídla budú vybúrané do predpokladanej úrovne v zmysle výkresovej dokumentácie. Budú zhotovené nové úložné prahy v sklone hornej hrany 4% smerom k lícu opory, s úložnými blokmi pod ložiská, nový záverný múrik a nadbetonávka krídel. Prepojenie nadbetonávok konštrukčných častí opôr bude realizované pomocou chemických kotiev. Úroveň vybúrania a návrh chemických kotiev budú upresnené v stupni DVP, na základe podkladov konkrétnych typov výrobkov (prefabrikované predpäté mostné nosníky, chemické hmoty) a zamerania spodnej stavby po obnažení.

Existujúce úložné prahy pilierov budú vybúrané do predpokladanej úrovne v zmysle výkresovej dokumentácie. Budú zhotovené nové úložné prahy, s úložnými blokmi pod ložiská. Prepojenie nadbetonávok konštrukčných častí pilierov bude realizované pomocou chemických kotiev. Úroveň vybúrania a návrh chemických kotiev budú upresnené v stupni DVP, na základe podkladov konkrétnych typov výrobkov (prefabrikované predpäté mostné nosníky, chemické hmoty).
Nosná konštrukcia
Nosná konštrukcia je navrhnutá z prefabrikovaných nosníkov z betónu. Typ prefabrikátov bude zvolený dodávateľom stavby a bude špecifikovaný tak, aby nebola znížená svetlá výška nosnej konštrukcie. Jedná sa o 3-poľový mostný objekt. Statický systém konštrukcie na zvislé účinky sú prosté polia, na vodorovné účinky spojitá konštrukcia. Nad piliermi bude zrealizovaná pružná doska.
Vozovka na moste
Vozovka hrúbky 90 mm na moste má nasledovné zloženie :
Vozovka ‘’A’’ - v priestore jazdných pásov:
Kryt vozovky:

Obrusná vrstva krytu - asfaltový betón strednozrnný AC11 O I, STN EN 13108-1,
PMB-modifikovaný - 40 mm
Spojovací postrek emulzný- CB 0,3 kg/m2, STN736129 - 0 mm
Izolačný systém:
Ochranná vrstva izolácie – asfaltový betón strednozrnný AC11 O I, STN EN 13108-1,
PMB-modifikovaný - 45 mm
Spojovací postrek emulzný- CB 0,3 kg/m2, STN736129 - 0 mm
Izolácia - NAIP - 5 mm
Základná vrstva - zapečaťujúca vrstva podľa STN 736242 čl. 6.2.3 - 0 mm
Spolu: 90 mm

Vozovka ‘’B’’- v priestore rímsy:
Izolačný systém:
Ochrana izolácie - NAIP - 5 mm
Izolačná vrstva- NAIP - 5 mm
Základná vrstva - zapečaťujúca vrstva podľa STN 736242 čl. 6.2.3 - 0 mm
Spolu: 10 mm
Mostné závery
Mostné závery sa navrhujú v súlade so zákonom č.355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (s ohľadom na minimálne šírenie hluku). Navrhnuté sú kobercové mostné s nízkohlučnou úpravou na obidvoch krajných oporách s dilatačným pohybom +/-35mm (MZ 100). Mostné závery budú osadené do oceľového lôžka na celú výšku vozovky a kotvené chemickými kotvami. V mieste ríms bude osadený krycí plech.
Ložiská
Nosná konštrukcia je na pilieroch a krajných oporách uložená na elastomérových ložiskách. Použité sú všesmerné ložiská. Hrany ložiskových blokov budú skosené. Počet a únosnosť ložísk, ako aj výška podložiskových blokov budú upresnené v stupni DVP, na základe podkladov konkrétnych typov výrobkov (prefabrikované predpäté mostné nosníky, elastomérne ložiská).
Rímsy
Rímsy na moste sú navrhnuté monolitické z betónu C35/45 s rozptýlenými polymérovými vláknami min. 0,9 kg/m3 betónovej zmesi, s rímsovým prefabrikátom zvislej časti, a vystužené výstužou B500B. Celková šírka ríms je 1,5m a hrúbka 0,23m. V mieste osadenia stĺpov VO (SO 04) bude realizované lokálne rozšírenie rímsy. V rímsach sú osadené chráničky pre uloženie káblov, vrátane 2ks rezervných chráničiek, ukončené navliekacími šachtami. Kotvenie ríms bude pomocou lepených kotiev s protikoróznou ochranou. Všetky viditeľné ostré hrany na konštrukcii ríms budú skosené vložením trojuholníkovej latky do debnenia. Priečny sklon hornej plochy ríms je 2,5% smerom k vozovke. Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže.
Odvodnenie
Odvodnenie mosta je navrhnuté prostredníctvom liatinových odvodňovačov osadených vo vozovke, pri monolitických rímsach, v smere priečneho spádu vo vzdialenostiach 2,5m. Konštrukcia odvodňovačov musí umožňovať výškové nastavenie hornej časti v rozmedzí výrobných tolerancií nosnej konštrukcie. Odvodňovače s priemerom odpadovej rúry 150mm majú hltnosť min. 6 l/s. Spodná časť odvodňovača zabudovaná do nosnej

konštrukcie musí umožniť dokonalé pripevnenie izolačnej vrstvy. Odvodňovače budú vyústené priamo pod most. Odvodnenie izolačnej vrstvy sa realizuje prostredníctvom pozdĺžneho drenážneho kanálika a priečneho drenážneho kanálika z drenážneho plastbetónu umiestneného pred mostnými závermi oboch opôr. Voda z drenážnych kanálikov bude odvedená odvodňovacími tvarovkami, ktoré sú rozmiestnené medzi odvodňovačmi, s priamym vyústením pod most.
Prechodová oblasť
Prechodové dosky sú monolitické z betónu C35/45 dĺžky 3 m, hrúbky 240mm v sklone 1:10. Dosky sú kĺbovo spojené so záverným múrikom a sú uložené na podkladnom betóne C8/10 hrúbky 0,1 m.
Bezpečnostné zariadenia
Na vonkajšej strane chodníkov je navrhnuté oceľové zábradlie z otvorených profilov v celkovej výške 1,1 0m, kotvené do rímsy. Zábradlie je zo samostatných dielcov, typickej dĺžky 2 m, kotevné dosky sa podlejú plastmaltou. Zábradlie je opatrené antikoróznym náterovým systémom (povrchová úprava podľa TP 068/2016 „Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov“). Kotvenie stĺpikov zábradlia do rímsy je uvažované vŕtanými kotvami. Na kotevných skrutkách sú umiestnené ochranné krytky. Kotvenie zábradlí je navrhované ako systémové.
Schodisko
Pri oboch oporách sú navrhované revízne schodiská z prefabrikovaných betónových blokov, napojené na spevnenú lavičku pred oporou a spevnené plochy za krídlami. Revízne schodiská sú šírky 0,75 m.
Cudzie zariadenia na moste
Na moste sa v súčasnom stave nachádzajú nasledovné cudzie zariadenia:
• Izolované vodovodné potrubie:
- osadené na konzolách na ľavej strane spodnej stavby
- v rámci rekonštrukcie mosta bude zabezpečené uchytenie konzol na pilieroch
• Plynovod
- osadený na ľavej strane nosnej konštrukcie
- pred rekonštrukciou mosta bude realizovaná prekládka (SO 03)
• Verejné osvetlenie
- osadené na ľavej a pravej rímse, s podveseným káblom
- v rámci rekonštrukcie bude realizovaná prekládka na ľavú stranu, s káblom vedeným v chráničke v rímse
• Oznamovacie káble Slovak Telekom
- osadené v chráničke v pravej rímse
- v rámci rekonštrukcie bude zhotoviteľom stavby realizované dočasné podvesenie (prekládka), prípadne iný postup, odsúhlasený správcom siete, vrátane zabezpečenia projektovej dokumentácie prekládky
• Nivelačný bod Štátnej nivelácie A18-524
- osadený na ľavom krídle opory č.1
- v rámci rekonštrukcie bude zrušený bez náhrady, jeho odstránenie je podmienené udelením súhlasu Geodetického a kartografického ústavu Bratislava (Oddelenie ISGZ a dokumentácie GZ), na základe Zhotoviteľom podanej žiadosti s doložením stavebného povolenia k rekonštrukcii mosta, resp. doložením oznámenia o stavbe
Postup a technológia výstavby mosta
Búracie práce na moste budú pozostávať z týchto činností:
- prekládka plynového potrubia - SO 03
- vybúranie rímsy so zábradlím, stožiarov VO v etapách rekonštrukcie
- vybúranie káblov VO - SO 04
- dočasné podvesenie OZ káblov (Slovak Telekom)
- vybudovanie nových konzol pre podopretie vodovodného potrubia na pilieroch
- vybúranie vozovky, vybúranie nadbetonávky a nosníkov
- vybúranie časti záverného múrika, krídel, úložného prahu opory a hlavice pilierov
- všetky povrchy očistiť vysokotlakovým vodným lúčom (VVL) s tlakom 90 až 120 MPa tak, aby boli odstránené nečistoty, výluhy, málo súdržné časti a poškodený betón
- v prípade potreby trhliny injektovať, dobetónovať vypadnuté časti
- v prípade potreby sanovať steny opory obmývané potokom
- priznať a sanovať všetky dilatačné škáry
- svahy pod mostom vyčistiť
Rekonštrukčné práce na moste budú pozostávať z týchto činností:
- realizácia úložného prahu a úložných blokov na oporách a pilieroch v etapách rekonštrukcie
- osadenie ložísk a prefabrikovaných nosníkov
- realizácia spriahajúcej dosky a priečnikov, izolácia nk

- nadbetonávka záverných múrikov opory a krídel
- realizácia prechodovej dosky a prechodovej oblasti
- realizácia ríms s osadenými chráničkami
- dočasné podvesenie OZ káblov (Slovak Telekom), preložka káblov VO - SO 04
- osadenie stĺpov VO - SO 04
- realizácia vozovky, zábradlia
- sanácia povrchov spodnej stavby
- svahy pod mostom vyčistiť
- realizácia obslužných schodísk pri oporách
- realizácia spevnených plôch za krídlami
- dokončovacie práce

Základné údaje o moste:
Dĺžka premostenia: 47,864 m
Dĺžka nosnej konštrukcie pôvodná: 50,154 m
Dĺžka nosnej konštrukcie po úprave: 49,490 m
Dĺžka mosta: 62,590 m
Šikmosť mosta: 90°
Šírka medzi zvýšenými obrubami pôvodná: 8,547 m
Šírka medzi zvýšenými obrubami po úprave: 8,500 m
Voľná šírka mosta pôvodná: 11,06 m
Voľná šírka mosta po úprave: 11,00 m
Celková šírka mosta pôvodná : 11,564 m
Celková šírka mosta po úprave : 11,500 m
Výška mosta: 5,09 m
Stavebná výška pôvodná: 1,00 m
Stavebná výška po úprave: 1,14 m
Plocha mosta pôvodná
(dĺžka premostenia×voľná šírka mosta): 529,4 m2
Plocha mosta po úprave
(dĺžka premostenia ×voľná šírka mosta): 526,5 m2
Zaťaženie mosta po úprave: Zaťažovací model ZM1,ZM2 a ZM3 v zmysle STN EN 1991-2

POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Navrhovaná stavba je vymedzená existujúcim technickým riešením existujúceho mosta a priľahlej komunikácie. Pozemky sú súčasťou zastavaného územia obce Kráľov Brod a nie sú súčasťou poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Samotný mostný objekt je označovaný v zmysle katastra nehnuteľností ako zastavaná plocha a nádvorie a nachádza sa v zastavanom území obce.

Zhrnutá vrstva humóznej zeminy z nevyhnutných úprav sa použije prednostne na spätné zahumusovanie a rekultiváciu dotknutej plochy. Bilancia humusu a zemín bude zrealizovaná vo vyššom stupni projektovej prípravy. Počas realizácie stavebných prác je potrebné šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou, tak aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu. Znamená to, že už počas prípravných zemných prác je potrebné starostlivo dodržiavať hrúbku skrývky humóznej vrstvy a túto nehrnúť do väčšej vzdialenosti.

Vzhľadom na rozsah stavby sa zabezpečenie všetkých materiálov predpokladá z priľahlých zdrojov bez potreby otvárania nových zemníkov či depónií.

Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, resp. skladu materiálu bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd.

Nároky na prírodné zdroje, suroviny a energie

Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom - stavba nevyžaduje zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom. Stavba je nevýrobného charakteru.

Zásobovanie elektrickou energiou - v predmetnom lokalite sa nebudú budovať žiadne nové rozvody elektrickej energie.

Slaboprúdové rozvody - stavba nevyžaduje pre svoju prevádzku slaboprúdové rozvody.

V dotknutom území predmetnej stavby sa nachádzajú nasledovné inžinierske siete:

káblové vedenie verejného osvetlenia
plynovod
podvesenie káblov Slovak Telekom na mostnom objekte
Plynovod a kábel verejného osvetlenia budú preložené a riešené ako samostatné stavebné objekty.
Vyvolané investície
Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť, za účasti správcov, všetky inžinierske siete v riešenom území. Rekonštrukcia jednotlivých konštrukčných prvkov vyvolala prekládku plynovodu (SO 03), prekládku VO (SO 04), súvisiacu úpravu cesty pred a za mostom (SO 01) a dočasné podvesenie oznamovacích káblov Slovak Telekom, osadených v pravej rímse a ich opätovné zabudovanie do chráničiek novej rímsy. V rámci terénnych úprav sú doplnené obslužné schodiská na pravej strane mosta oboch opôr.
V prípade ak počas výstavby dôjde ku objaveniu iných IS treba kontaktovať správcu a postupovať podľa jeho pokynov.
Nároky na dopravu
Rekonštrukcia mostného objektu bude uskutočnená za čiastočnej uzávery mosta a obmedzením premávky na časti cesty II/561 pred a za mostom. Doprava bude presmerovaná striedavo do jedného jazdného pruhu.
Vjazdy a výjazdy zo staveniska budú udržiavané v náležitom stave a znečistenie sa bude okamžite odstraňovať. Využívanie miestnych komunikácií počas výstavby sa bude minimalizovať.
Dopravno-inžinierske opatrenie je spracované pre dočasnú reguláciu cestnej premávky po dobu výstavby. Dopravno-inžinierske opatrenie je navrhnuté tak pre vozidlá do 3,5 tony, ktoré prechádzajú daným územím ako aj vozidlá nad 3,5 tony a autobusy, ktoré zabezpečujú obsluhu daného územia. Premávka bude obmedzená a prevedená do jedného pruhu pomocou dočasného dopravného značenia. Tieto dočasné dopravné riešenia budú platiť počas stavby od zahájenia rekonštrukcie až do doby ukončenia rekonštrukcie mosta a plynulé obnovenie dopravy v rekonštruovanom úseku cesty. Súčasťou dopravno-inžinierskych opatrení je riešenie dopravy ako aj nasmerovanie a vedenie premávky po regulovanej trase. Šírka jedného jazdného pruhu je min 3,0 m. Zhotoviteľ ihneď po ukončení rekonštrukcie odstráni DDZ, pričom zodpovedá za uvedenie resp. obnovu TDZ v zmysle výkresovej prílohy a obnovenie riadnej cestnej premávky.
Počas výstavby bude obmedzený vstup na futbalový štadión a ulicu Onča.
Zmena navrhovanej činnosti počas prevádzky nemá významný dopad na zmenu nárokov na uvedené vstupy.

ÚDAJE O VÝSTUPOCH
Ovzdušie
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 rekonštruovaného mostného objektu sa produkcia emisií oproti pôvodnému stavu nezmení nakoľko intenzita dopravy zostane zachovaná ako pred rekonštrukciou.
2.4.2 Odpadové vody
Počas stavebných prác na mostnom objekte je potrebné počítať s nasledovnými zdrojmi odpadových vôd:
odpadové vody zo staveniska, vrátane hygienických zariadení,
odpadové vody z odstavných plôch stavebných mechanizmov.
Počas stavebných prác budú zabezpečené mobilné hygienické zariadenia.
Odvodnenie povrchu vozovky ostáva nezmenené, bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom. Voda z vozovky steká na terén resp. teleso cesty.
Odpady
Nakladanie s odpadmi bude vykonávané podľa zákona o odpadoch č. 79/2015 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 344/2022 Z. z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií. Odpady vznikajúce výstavbou sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov.
Zmenou navrhovanej činnosti sa štruktúra a množstvo odpadov nezmení.
Druhy odpadov vznikajúce pri stavebných prácach na mostnom objekte
Kat. číslo Názov druhu odpadu Kategória Nakladanie s odpadom
03 01 05 Piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04) O Spoplatnená skládka TKO
17 01 01 Betón O Spoplatnená skládka TKO
17 03 02 Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 O Spoplatnená skládka TKO

17 04 05 Železo a oceľ O Zberné suroviny
17 05 04 Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03 O Spoplatnená skládka TKO
17 05 06 Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05 O Odvoz na skládku
17 06 04 izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03 O Spoplatnená skládka TKO
Druhy odpadov vznikajúce pri prevádzke mostného objektu
Kat. číslo Názov druhu odpadu Kategória
17 03 02 Bituminózne zmesi iné ako uvedené v 170301 O
17 04 05 Železo a oceľ O
20 02 01 Biologicky rozložiteľný odpad O

Počas stavebných prác pri odstraňovaní poškodených častí mosta a komunikácie je nevyhnutné postupovať tzv. „selektívnou demoláciou“, t. j. postup, pri ktorom sa určia postupnosti demolačných činností s cieľom umožniť oddelenie a triedenie odstránených stavebných materiálov a stavebných odpadov. Uvedený postup má zabezpečiť aby hlavné toky opätovne použiteľných materiálov a odpadov boli zhromažďované oddelene, čím sa zabezpečí aby boli odpady primárne efektívne zhodnocované a zneškodňované len ak je to nevyhnutné.
Zneškodňovanie odpadov spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie je možné vtedy, ak sa nedá použiť iný spôsob nakladania s odpadmi. Z uvedeného vyplýva, že zneškodňovanie odpadov skládkovaním by mal byť posledný spôsob ako sa bude s odpadmi vzniknutými v rámci stavby nakladať.
Počas výstavby je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia, a to vypracovaním a dodržiavaním prevádzkových poriadkov skladovacích priestorov látok priamo ohrozujúcich kvalitu zložiek životného prostredia.
Treba kontrolovať technický stav vozidiel stavby, osobitne s dôrazom na únik ropných produktov a škodlivých látok. Dodávateľ musí ukladať odpad – nádoby z olejov len vo vodotesných kontajneroch, ktoré si na tento účel povinne zabezpečí zhotoviteľ stavby. Pri vodných tokoch je zakázané skladovanie, manipulácia s chemickými, ropnými, rádioaktívnymi a toxickými látkami.
Likvidácia zachytených ropných látok sa uskutoční v zmysle “Programu odpadového hospodárstva”, ktorý zabezpečí zhotoviteľ stavby. Zhotoviteľ zabezpečuje likvidáciu výlučne v spolupráci s oprávnenými organizáciami v danej lokalite, prípadne v jej okolí. Priame vplyvy na podzemnú ani povrchovú vodu sa vzhľadom na terénne práce neočakávajú.
Spôsob nakladania s uvedenými druhmi odpadov, ktoré boli zaradené do kategórie odpad ostatný, bude pôvodca zabezpečovať najmä nasledovnými činnosťami: Z, R13, D15. Ďalšie nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami na zmluvnom základe. Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva príslušných okresov je potrebné pri nakladaní s prezentovanými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním. Vybúrané materiály, ktoré nebudú využité na recykláciu alebo spätne zabudované do stavby a odpady z prevádzky, búdu uložené na povolené skládky odpadu (TKO).
Zhotoviteľ predloží doklad o spôsobe nakladania s odpadmi vzniknutými počas výstavby a stavebných úprav mosta.

Hluk
Počas výstavby
Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku hlavne v miestach použitia stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Takýmto miestom bude predovšetkým priestor zastaveného územia obce Kráľov Brod pri moste M999. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania rekonštrukčných prác na mostnom objekte.
Hluk v okolí zemných strojov a iných stavebných mechanizmov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk od týchto strojov je dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter a závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (búranie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení.
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 prestavba mostného objektu prinesie pozitívne zmeny v akustických pomeroch nakoľko sa zlepšia technicko–prevádzkové parametre mosta jednak výmenou povrchu vozovky a ako i mostných uzáverov s tlmiacim účinkom.
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.
Stavebnými úpravami môže dôjsť k pozitívnym vplyvom na šírenie vibrácií do okolia mostného objektu.
2.4.6 Významné terénne úpravy
Vzhľadom na rekonštrukčné práce na jestvujúcom mostnom objekte, ostáva zachované smerové aj výškové vedenie komunikácie, nepredpokladáme žiadne ovplyvnenie okolitého terénu. V existujúcom stave zatrávnené plochy v okolí mosta dotknuté rekonštrukciou a priľahlého úseku cesty budú opätovne zatrávnené.

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií
V súčasnosti nie sú známe žiadne iné plánované stavby a investície v priamo dotknutom území. Stavba nie je viazaná na žiadnu ďalšiu stavbu.
Riziká počas prestavby ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto rizika ovplyvniť.

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice
Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

Vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie a obyvateľstvo

Vplyv na obyvateľstvo
Počas výstavby
Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktorí žijú, prípadne pracujú v lokalitách, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavby, a to hlavne v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy výstavby na obyvateľstvo sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 12 mesiacov. Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel. Pozitívnym vplyvom je ponuka pracovných príležitostí, ktorej rozsah bude závisieť od budúceho realizátora výstavby.
Počas prevádzky
Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti predovšetkým znečistením ovzdušia a hlukom.
Hluk
Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva 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 v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z.
Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Tieto uvádza tab. 9.
Referenčný časový interval je časový interval, na ktorý sa vzťahuje posudzovaná alebo prípustná hodnota. Referenčný časový interval je
- pre deň od 600 do 1800 hod
- pre večer od 1800 do 2200 hod
- pre noc od 2200 do 600 hod.

Určujúcou veličinou hluku pri hodnotení vo vonkajšom prostredí je ekvivalentná hladina A zvuku LAeq. Posudzovaná hodnota je hodnota, ktorá sa porovnáva s prípustnou hodnotou, v prípade predikcie hluku je to predpokladaná hodnota určujúcej veličiny vrátane príslušnej neistoty.

Hluk počas výstavby
Počas etapy výstavby budú hlukom z dopravy stavebných mechanizmov a z činností, ktoré sprevádzajú stavebné postupy, atakovaní predovšetkým obyvatelia zastavaného územia obce Kráľov Brod, ktorí bývajú v blízkosti cesty II/561. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní

cca 12 mesiacov. Dobrou organizáciou práce na stavenisku a vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku.
Základný rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť stavebnou činnosťou prekročené definuje vyššie uvedená vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. V zmysle prílohy vyhlášky, v pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie K = (-10) dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk - zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).
Na základe uvedeného možno konštatovať nasledovné:
• hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
• počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
• stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vztiahnuť prípustné hodnoty hluku z tabuľky pre hluk z iných zdrojov.

Hluk počas prevádzky
Na základe aplikácie vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí pri hodnotení hluku z pozemnej dopravy, vyhláška definuje prípustné hodnoty pre hluk z pozemnej a vodnej dopravy ako celku, a to pre jednotlivé kategórie chráneného územia, resp. chráneného priestoru. Pozemná doprava je v prílohe tejto vyhlášky zadefinovaná ako doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy. Podľa § 3 ods. 1 tejto vyhlášky je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k prípustnej hodnote je potrebné zohľadňovať pôsobenie všetkých pozemných komunikácií, električkových tratí, resp. vodných ciest, ktoré dotknuté chránené územie ovplyvňujú. Príspevok hluku z posudzovanej stavby vyvolá v súvisiacom vonkajšom prostredí nárast ku existujúcemu hluku a v prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku z existujúcej pozemnej dopravy bude príspevok hluku menej ako ΔL = 1dB a ovplyvní minimálne existujúcu akustickú situáciu.
Znečistenie ovzdušia
Počas výstavby
Bude dochádzať k zvýšenej koncentrácii škodlivín z komunikácie, a to najmä prachových častíc pri teplom a suchom počasí trva¬júcom nepretržite 15 a viac dní, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom. Takýto dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia a krajinu za trvania dlhšieho suchého obdobia sa vyskytne v dotknutom území v priemere 3 krát za rok. Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby, ktorá sa predpokladá v trvaní cca 12 mesiacov.
Dopravná prevádzka
Pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových 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 %.

Vplyv na horninové prostredie a reliéf
Z hľadiska členenia vplyvov na priame a nepriame možno medzi vplyvy výstavby mosta a priľahlej cesty na horninové prostredie a reliéf vo všeobecnosti zaradiť:
• zásah do horninového prostredia a reliéfu ako priamy vplyv,
• potreba materiálov do násypov ako nepriamy vplyv,
• možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv.
Interakcia mostného objektu a cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Medzi vplyvy stavebných prác na substrát a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy v rámci budovania uvedených objektov.
Navrhovanými zmenami sa vplyv na horninové prostredie a reliéf oproti súčasnosti nezmení.

Vplyv na klimatické pomery

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko oproti stavu pred rekonštrukciou sa po úprave mostného objektu vôbec nezmení. Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO2, CH4, N2O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia. Rozhodujúci vplyv na produkcii vyššie uvedených plynov má intenzita dopravy a technický stav a vek vozidiel.
Navrhovanými zmenami sa vplyv na klimatické pomery nezmení.

Vplyv na ovzdušie
Počas výstavby
Počas stavebných prác sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. K zvýšenej koncentrácii prachových častíc bude dochádzať pri teplom a suchom počasí, kedy je eliminované očisťovanie ovzdušia mokrým spádom (zrážkami).
Zhotoviteľ stavby vypracuje plán organizácie výstavby, ktorý bude obsahovať zásady ochrany okolitého územia pred zvýšenou prašnosťou.
Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intraviláne sú:
• organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní v čase od 7:00 – 21: 00 a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
• dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametaním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch.
Počas prevádzky
Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových 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 %.
Z hľadiska vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov. Od septembra 2014 je pre osobné vozidlá v platnosti emisný limit EURO 6, ktorý predpokladá významnú redukciu emisií, hlavne pri oxidoch dusíka. Uvedená norma pre ťažké vozidlá je v platnosti od januára 2013. V porovnaní s normou EURO II, platnej od roku 1996 by uplatnenie EURO VI pre nákladné vozidlá a autobusy malo znamenať redukciu emisií CO zo 4 na 1,5 g/km, pri NOx zo 7 na 0,4 g/km, pri tuhých znečisťujúcich látkach z 0,25 na 0,01 g/km a pri uhľovodíkoch z 1,1 na 0,13 g/km. Znamená to, že napriek narastajúcej intenzite dopravy, by celkové emisie z prevádzky cesty nemali v budúcnosti narastať.
Posudzovanými zmenami technického riešenia sa vplyv na ovzdušie nezmení.

Vplyv na vodné pomery
Vplyv na povrchové vody
Odvodnenie povrchu vozovky ostáva nezmenené, bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom. Voda z vozovky steká na terén resp. teleso cesty. Odvodnenie mosta je navrhnuté prostredníctvom liatinových odvodňovačov osadených vo vozovke, pri monolitických rímsach, v smere priečneho spádu vo vzdialenostiach 2,5m. Odvodňovače budú vyústené priamo pod most. Odvodnenie izolačnej vrstvy sa realizuje prostredníctvom pozdĺžneho drenážneho kanálika a priečneho drenážneho kanálika z drenážneho plastbetónu umiestneného pred mostnými závermi oboch opôr. Voda z drenážnych kanálikov bude odvedená odvodňovacími tvarovkami, ktoré sú rozmiestnené medzi odvodňovačmi, s priamym vyústením pod most do toku Stará Čierna voda.
Vzhľadom na to, že rekonštrukčné práce budú prebiehať v samotnom vodnom toku Stará Čierna voda a jeho bezprostrednom okolí, bude nevyhnutné dodržiavať opatrenia na zamedzenie úniku znečisťujúcich látok do vodného toku. Obmedziť vstup mechanizmov do koryta vodného toku na nevyhnutné minimum. Zabezpečiť ochranu vôd pod mostom pri demolácii nosnej konštrukcie a otryskávaní spodnej stavby, materiál bude okamžite odstránený z toku. Pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné na spevnených plochách mimo ochranného pásma vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad. Pred začiatkom a počas realizácie rekonštrukcie by bolo vhodné prizvať zástupcu

správcu vodného toku a riadiť sa jeho pokynmi. Zhotoviteľ stavby zabezpečí podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác, ktorý predloží na odsúhlasenie správcovi toku.

Pri dodržiavaní uvedených opatrení nie je predpoklad ohrozenia povrchových vôd.

Vplyv na podzemnú vodu

Vplyv na režim podzemnej 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 zraniteľné.
Ochrana vôd počas rekonštrukcie aj prevádzky mostného objektu je vo veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:
• použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
• zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
• pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
• personálnu pripravenosť;
• havarijnú pripravenosť;
Z hľadiska personálnej pripravenosti bude potrebné zabezpečiť poučenie zamestnancov o rizikách znečistenia podzemných vôd, o nebezpečných vlastnostiach ropných látok a o postupoch v prípade havárie. Mimoriadne náročné v uvedenom smere bude zvládnutie kontroly a poučenia všetkých dodávateľských organizácií.
Zmenou navrhovanej činnosti sa potenciálne vplyvy na podzemné vody významne nemenia. Kumulovaný a synergický vplyv s inými činnosťami sa nepredpokladá.

Vplyvy na pôdu
Podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.
Navrhovaná stavba je vymedzená existujúcim technickým riešením existujúceho mosta a priľahlej komunikácie. Pozemky sú súčasťou zastavaného územia obce Kráľov Brod. Samotný mostný objekt je označovaný v zmysle katastra nehnuteľností ako zastavaná plocha a nádvorie a nachádza sa v zastavanom území obce. Poľnohospodárska a lesná pôda nebudú navrhovanou zmenou dotknuté. Navrhovaná rekonštrukcia si nevyžaduje žiadny dočasný ani trvalý záber pozemkov poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov. Všetky dotknuté plochy predstavujú zastavané plochy, vodné plochy príp. ostatné plochy.
Výkopová zemina bude spätne využitá, ostatná odvezená na určenú skládku, v žiadnom prípade nebude umiestňovaná v blízkosti vodného toku, resp. iné nespevnené plochy. Plochy zasiahnuté výstavbou budú po ukončení rekonštrukčných prác vrátené do pôvodného stavu. Stavebné dvory a parkovane stavebnej techniky a strojov bude riešené na spevnených plochách, tak aby nedochádzalo k zbytočným prejazdom mimo stavenisko.
Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, resp. skladu materiálu bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V dotknutom území sa táto požiadavka týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy
Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:
• primárne pôsobiace najmä počas výstavby (výrub drevín, riziko usmrtenia živočíchov pri zvolení nevhodnej doby výstavby),
• sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (dočasné čiastočné narušenie migrácií, rušenie živočíchov a ich dočasné vysťahovanie z predmetného územia vplyvom zvýšeného hluku, vibrácií, pohybu stavebnej techniky, výfukovými plynmi a pod.),

• terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových, často inváznych druhov do okolia, znečistenie posypovými materiálmi, riziko znečistenia vodných tokov v prípade úniku ropných látok zo stavebných strojov).
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. Čiastočne dôjde k narušeniu zoocenóz potoka Stará Čierna voda. Nepôjde však o významné vplyvy, nakoľko realizácia rekonštrukcie je časovo obmedzená na obdobie 12 mesiacov a nevytvárajú sa na ňom ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu. Počas výstavby bude nevyhnutné podľa možností čo najviac skrátiť obdobie výstavby a minimalizovať tak výruby ako aj práce v samotnom toku. Po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia zoocenóz dotknutého úseku potoka ako aj obnovenia jeho biokoridorových funkcií. Výrub drevín bude nevyhnutné uskutočniť v mimohniezdnom období (od začiatku októbra do konca februára). Realizáciou zámeru nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia populácii živočíchov.
Vplyvy na vegetáciu a výruby drevín
Flóru priamo riešeného územia tvoria sprievodné porasty vodného toku a ruderalizovaná vegetácia na okrajoch cesty. V širšom riešenom území sa vyskytujú hlavne plochy poľnohospodárskych kultúr, sídelná zeleň a nelesná drevinová vegetácia. Pri výstavbe bude odstránená časť drevín v blízkosti mosta, pre tento účel bol spracovaný dendrologický posudok (ATR s.r.o., 12/2023). Po ukončení rekonštrukcie by sa mala okolitá plocha rekultivovať. V existujúcom stave zatrávnené plochy v okolí mosta dotknuté rekonštrukciou a priľahlého úseku cesty budú opätovne zatrávnené. Pri výrube drevín je potrebné postupovať podľa § 47 zákona 543/2002 Z. z.
V etape výstavby budú opatrenia na ochranu drevín zamerané na:
• počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
• výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období, (od októbra do konca februára). V prípade realizovania výrubu v hniezdnom období je potrebný ornitologický posudok.
Vplyv na biotopy a biodiverzitu
Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany, nezasahuje do žiadneho chráneného územia. Biotopy národného a európskeho významu nebudú navrhovanou zmenou dotknuté.
Na základe uvedeného možno konštatovať, že z pohľadu vplyvu stavby na biodiverzitu nedôjde k významným negatívnym vplyvom stavby na doterajší výskyt fauny a flóry viažucich sa na biotopy v hodnotenom území.
Vplyvy na krajinu, štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz
Vzhľadom na rozsah rekonštrukčných prác, štruktúra ani scenéria krajiny sa nezmení. Ako negatívny vizuálny vplyv možno vnímať odstránenie časti drevinových porastov.
Navrhovanými zmenami sa vplyvy na krajinu významne nezmenia.
Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma
Mostný objekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia, v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí v území prvý stupeň územnej ochrany. Predmetný zámer nezasahuje do žiadnych maloplošných chránených území.
Mostný objekt priamo nezasahuje do žiadneho územia európskej sústavy chránených území Natura 2000 (chránené vtáčie územia, územia európskeho významu).
Podľa Ramsarského dohovoru o mokradiach sa v širšom riešenom území nenachádza žiadna mokraď medzinárodného významu.
Na základe uvedeného sa vplyv výstavby a prevádzky hodnoteného mostného objektu na ceste II/561 na chránené územia nepredpokladá a zmeny navrhovanej činnosti tento stav neovplyvňujú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability
Mostný objekt premosťuje tok Stará Čierna voda v obci Kráľov Brod, ktorý je súčasťou biokoridoru regionálneho významu (RBk18). V období výstavby môže dôjsť k čiastočnému narušeniu biokoridorových funkcií uvedeného biokoridoru, tento vplyv by však mal byť iba dočasný, viazaný na obdobie výstavby, v samotnom toku sa nevytvárajú ďalšie prekážky, ktoré by mohli sťažovať migráciu. Počas výstavby bude nevyhnutné podľa možností čo najviac skrátiť obdobie výstavby a minimalizovať výruby ako aj zásahy v toku. Po ukončení stavebných prác je predpoklad postupného obnovenia zoocenóz dotknutého územia ako aj obnovenia biokoridorových funkcií. Počas výstavby bude nevyhnutné pravidelne kontrolovať technický stav používaných strojov a zariadení. Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona – vykonať také opatrenia, ktoré zabránia úniku ropných látok zo stavebných strojov, mechanizmov a stavebných dopravných prostriedkov do podzemných a povrchových vôd a do pôdy alebo neohrozia ich kvalitu. Umiestnenie stavebného dvora, skladovanie strojov, zariadení, materiálu a vzniknutého odpadu bude potrebné

na spevnených plochách mimo ochranné pásmo vodného toku. V prípade vzniku havarijných situácií zabezpečiť okamžité odstraňovanie zistených závad.
Rekonštrukcia mostného objektu nepredstavuje významný negatívny vplyv na uvedené prvky RÚSES.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme
Významný vplyv na urbánny komplex nepredpokladáme vzhľadom na to, že mostný objekt je v území stabilizovaný a navrhované zmeny sa nedotýkajú žiadnych aktivít v dotknutom území.

Vplyvy na kultúrne pamiatky a archeologické lokality
V súčasnosti nie je známe, že by sa v riešenom území vyskytovali archeologické lokality. Vzhľadom na to, že všetky stavebné úpravy budú realizované len v rámci mostného telesa nie je predpoklad zásahu do prípadných archeologických nálezísk v prípade, že sa takéto vyskytujú v blízkosti stavby.
V záujmovom území sa vzhľadom na jeho polohu nenachádzajú žiadne kultúrnohistorické pamiatky.

Kumulatívne a synergické vplyvy
V súvislosti s prevádzkou mostného objektu je potrebné v území počítať s kumulatívnymi vplyvmi hluku a emisií.
V riešenom území je dominantným zdrojom hluku cestná doprava, osobitne cesta II/561. Dotknuté územie je súčasťou obce Kráľov Brod, kde sa prejavuje typický obecný ruch.
V súčasnosti nie sú známe žiadne iné plánované stavby a investície v priamo dotknutom území. Stavba nie je viazaná na žiadnu ďalšiu stavbu.
Navrhované zmeny rekonštrukcie mostného objektu na ceste II/561 nebudú mať vplyv na nárast kumulatívnych vplyvov.

Zmierňujúce opatrenia
Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov stavby na životné prostredie, zdravie a socioekonomické prostredie, boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Jedná sa predovšetkým o opatrenia:
• na ochranu obyvateľstva pred hlukom,
• na zníženie prašnosti,
• na zmiernenie negatívnych dopadov na biotu a krajinu,
• na ochranu povrchových a podzemných vôd,
• na manipuláciu s odpadmi.
Pre výstavbu platí štandardný postup modernizácie cestnej komunikácie:
• vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
• príprava územia
• úprava mostného objektu,
• dokončovacie práce.
Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny, s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany podzemných vôd, ochrany porastov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a imisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

OÚ Galanta ako príslušný orgán štátnej správy na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie, podľa § 3 ods. 1 písm. e) zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, podľa § 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 písm. k) a § 56 písm. b) zákona č. 26/2006 Z. z. informoval v zmysle § 29 ods. 6 zákona č. 24/2006 Z. z. dotknutú obec, dotknuté orgány, rezortné orgány, povoľujúce orgány a dotknuté organizácie že dňom 21. 10. 2024 sa začalo zisťovacie konanie o posudzovaní vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie doručením oznámenia o zmene navrhovanej činnosti navrhovateľom Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja, Bulharská 39, 918 53 Trnava, IČO: 37 847 783.

Okresný úrad zaslal oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 6 písm. a) zákona č. 24/2006 Z. z., listom č. OU-GA-OSZP-2024/016308-002 zo dňa 31. 10. 2024 dotknutej obci, povoľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu a rezortnému orgánu.

Na OÚ Galanta svoje písomné stanoviská v rámci zisťovacieho konania doručili tieto subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry, list č. 04898/2024/SCDPK/93287 zo dňa 12. 11. 2024:

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti sa počas prevádzky nepredpokladajú žiadne nové vplyvy na životné prostredie. Naopak, v dotknutom území dôjde počas prevádzky navrhovanej činnosti k pozitívnym zmenám v akustických pomeroch, keďže výmenou povrchu vozovky a ako aj mostných uzáverov s tlmiacim účinkom sa zlepšia technicko– prevádzkové parametre mosta. Zároveň sa zvýši plynulosť cestnej premávky a bezpečnosť cestnej dopravy. Prípadná nerealizácia navrhovanej činnosti pri predpokladanom náraste dopravného zaťaženia by mohla do budúcnosti predstavovať riziko ohrozenia bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky.

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predmetnému oznámeniu navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“ neuplatňuje pripomienky. Po ukončení procesu zisťovacieho konania, požadujeme zastavenie posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona EIA.

Vyhodnotenie OÚ Galanta:
OÚ Galanta berie stanovisko na vedomie.
Rezortný orgán v predloženom stanovisku neuviedol pripomienky a opatrenia k navrhovanej činnosti, ktoré by bránili jej realizácii a nepožaduje jej ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

2. Trnavský samosprávny kraj, oddelenie územného plánovania a životného prostredia, list č. 14391/2024/OÚŽP-2-Re zo dňa 12. 01. 2024:

K predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nemá oddelenie územného plánovania a životného prostredia TTSK pripomienky a nepožaduje jeho ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, keďže sa nemení umiestnenie mosta a realizáciou jeho rekonštrukcie príde z zvýšeniu bezpečnosti v tomto úseku cesty.

Vyhodnotenie OÚ Galanta:
OÚ Galanta berie stanovisko na vedomie.
Dotknutý orgán v predloženom stanovisku neuviedol pripomienky a opatrenia k navrhovanej činnosti, ktoré by bránili jej realizácii a nepožaduje jej ďalšie posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

3. Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životného prostredie - štátna správa na úseku ochrany prírody a krajiny, list č. OU-GA-OSZP-2024/016855-002 zo dňa 04. 11. 2024:
Dotknuté parcely v kat. úz. Kráľov Brod sa nachádzajú v zastavanom území obce, na ktorých v zmysle § 12 zákona o OPaK platí prvý stupeň územnej ochrany.
Z hľadiska ochrany prírody a krajiny k predloženému upovedomeniu o začatí konania o zmene navrhovanej činnosti nemáme námietky.

Vyhodnotenie OÚ Galanta:
OÚ Galanta predložené stanovisko berie na vedomie.
Dotknutý orgán v predloženom stanovisku neuviedol pripomienky a opatrenia k navrhovanej činnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sa nevyjadril, OÚ Galanta má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie činnosti podľa citovaného zákona.

4. Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životného prostredie - štátna správa na úseku odpadového hospodárstva, list č. OU-GA-OSZP-2024/016959 zo dňa 06. 11. 2024:

Pri dodržaní platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve nemáme námietky k predloženej zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Vyhodnotenie OÚ Galanta:
OÚ Galanta predložené stanovisko berie na vedomie.
Dotknutý orgán v predloženom stanovisku neuviedol pripomienky a opatrenia k navrhovanej činnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sa nevyjadril, OÚ Galanta má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie činnosti podľa citovaného zákona.

5. Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životného prostredie - štátna správa na úseku ochrany vôd, list č. OU-GA-OSZP-2024/016845 zo dňa 14. 11. 2024:
1) Upozorňujeme na to, že odvod dažďovej vody bude súčasťou telesa mosta a z uvedeného dôvodu je na povolenie stavby tohto charakteru podľa platných predpisov príslušným špeciálnym stavebným úradom cestný správny orgán.
2) K navrhovanej rekonštrukcii mosta, pri ktorej dôjde k zásahu do pozemkov, ktoré sa nachádzajú v ochrannom pásme vodného toku, resp. vo vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze dotknutého vodného toku, sa vyžaduje súhlas orgánu štátnej vodnej správy podľa § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona. K žiadosti o vydanie súhlasu predložiť projekt stavby a stanovisko SVP, š. p.

Vyhodnotenie OÚ Galanta:
OÚ Galanta predložené stanovisko akceptuje a predložené upozornenia premietol do podmienok tohto rozhodnutia.
Dotknutý orgán v predloženom stanovisku neuviedol pripomienky a opatrenia k navrhovanej činnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sa nevyjadril, OÚ Galanta má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie činnosti podľa citovaného zákona.

6. Obec Kráľov Brod, list č. OcÚKB – 461/2024 zo dňa 04. 11. 2024:
Starosta obce Obec Kráľov Brod s realizáciou stavby súhlasí za nasledovných podmienok:
• Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť, za účasti správcov, všetky inžinierske siete v riešenom území.
• Rekonštrukcia jednotlivých konštrukčných prvkov vyvolala prekládku plynovodu (SO 03), prekládku VO (SO 04), súvisiacu úpravu cesty pred a za mostom (SO 01) a dočasné podvesenie oznamovacích káblov Slovak Telekom, osadených v pravej strane rímse a ich opätovné zabudovanie do chráničiek rímsy.
• Zabezpečiť zhodnotenie alebo zneškodnenie všetkých stavebných odpadov, ktoré vzniknú počas realizácie stavby prostredníctvom oprávnených osôb a doklady s uvedením množstiev jednotlivých druhov odpadov a spôsobom zhodnotenia resp. zneškodnenia predložiť pri kolaudačnom konaní.
• Zvýšenú pozornosť treba venovať čisteniu komunikácií pri výkopových prácach a čisteniu komunikácií počas celej výstavby, pričom znečistenie okamžite odstrániť.

Vyhodnotenie OÚ Galanta:
OÚ Galanta predložené stanovisko akceptuje a oprávnené upozornenia a požiadavky premietol do podmienok tohto rozhodnutia.
Dotknutý orgán v predloženom stanovisku neuviedol pripomienky a opatrenia k navrhovanej činnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. K potrebe posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sa nevyjadril, OÚ Galanta má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie činnosti podľa citovaného zákona.

Záver:
OÚ Galanta v rámci zisťovacieho konania posúdil zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu, miesta jej vykonávania, najmä jeho únosného zaťaženia a ochranu poskytovanú podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva (t. j. kritérií pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z., uvedené v prílohe č.10 citovaného zákona, 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), súlad s územno-plánovacou dokumentáciou, úrovne spracovania oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Predložené oznámenie zmeny navrhovanej činnosti podáva základnú charakteristiku zmeny navrhovanej činnosti, základné údaje o súčasnom stave životného prostredia, základné údaje o predpokladaných vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

S prihliadnutím na kritériá pre zisťovacie konanie, uvedené v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. príslušný orgán konštatuje, že predpokladaná záťaž zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie, zdravie ľudí a hmotný majetok, neprekročí doterajšie hodnoty a pri dodržaní všetkých právnych a bezpečnostných noriem.
Zmena navrhovanej činnosti sa nachádza v krajine s 1. stupňom ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z. z.
Príslušný orgán sa oboznámil s obsahom doručených stanovísk, resp. vyjadrení, doručených podľa § 23 ods. 4 zákona č.24/2006 Z. z., vyhodnotil ich a opodstatnené pripomienky zapracoval do výrokovej časti tohto rozhodnutia. Zo zisťovacieho konania vyplynulo, že vzhľadom na charakter, rozsah a predpokladané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti, neboli identifikované také závažné okruhy problémov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona.
OÚ Galanta sa stotožnil s celkovým environmentálnym zhodnotením, že vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, možno hodnotiť ako porovnateľné so stavom ako pri vykonávaní pôvodnej navrhovanej činnosti. Pri posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona vychádzal z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použil aj Kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona č.24/2006 Z. z., uvedené v jeho prílohe 10, 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.
OÚ Galanta 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 zmena navrhovanej činnosti za dodržania podmienok na zmiernenie negatívnych vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov uvedených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia, nepredstavuje taký zásah do životného prostredia, ktorý by v značnej miere mohol ohroziť životné prostredie a zdravie obyvateľov a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie ako sa uvádza v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v oznámení o zmene navrhovanej činnosti a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

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

Poučenie

Podľa § 64 písm. h) zákona č. 24/2006 Z. z. sa na konania podľa § 29 tohto zákona nevzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní. Všeobecný predpis o správnom konaní sa vzťahuje len na ustanovenia o odvolacom konaní. Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov do 15 dní odo dňa doručenia rozhodnutia, podaním na Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nová Doba 1408/31, 924 01 Galanta.

Podľa § 29 ods. 17 zákona č. 24/2006 Z. z. proti rozhodnutiu vydanému v zisťovacom konaní, v ktorom príslušný orgán určil, že sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena a) bude posudzovať podľa tohto zákona, môže podať odvolanie len navrhovateľ, b) nebude posudzovať podľa tohto zákona, môže podať odvolanie len účastník konania.

Toto rozhodnutie je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné správnym súdom podľa ustanovení zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok.

RNDr. Eva Neviďanská
vedúca odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10001

Doručuje sa

Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja, Bulharská 39, 917 02 Trnava, Slovenská republika
GEOCONSULT, spol. s r.o., Ružinovská 42/E, 821 01 Bratislava-Ružinov, Slovenská republika
Obec Kráľov Brod, Hlavná 4, 925 41 Kráľov Brod, Slovenská republika
MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY Bratislava, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry, Námestie slobody , 811 06 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Trnavský samosprávny kraj, Starohájska , 917 01 Trnava, Slovenská republika
Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vajanského 2, 917 01 Trnava, Slovenská republika
Regionálny úrad pre územné plánovanie a výstavbu Trnava, Piešťanská 8188/3, 917 01 Trnava, Slovenská republika
Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Galante, Parková 1607/10, 924 01 Galanta, Slovenská republika
Okresný úrad Galanta, odbor krízového riadenia, Nová Doba 1408/31, 924 01 Galanta, Slovenská republika
Okresný úrad Galanta, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nová Doba 1408/31, 924 01 Galanta, Slovenská republika
Okresný úrad Galanta, odbor starostlivosti o životné prostredie (úsek ochrany ovzdušia, úsek odpadového hospodárstva, úsek ochrany vôd, úsek ochrany prírody a krajiny), Nová Doba 1408/31, 924 01 Galanta, Slovenská republika

Doložka o autorizácii

Tento listinný rovnopis elektronického úradného dokumentu bol vyhotovený podľa vyhlášky č. 85/2018 Z. z. Úradu podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu z 12. marca 2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o spôsobe vyhotovenia a náležitostiach listinného rovnopisu elektronického úradného dokumentu.

Údaje elektronického úradného dokumentu	
Názov:	[Rozhodnutie: „Rekonštrukcia mosta M999 v km 16,969 na ceste II/561 v obci Kráľov Brod“]
Identifikátor:	OU-GA-OSZP-2024/016308-0050755/2024

Autorizácia elektronického úradného dokumentu	
Dokument autorizoval:	Mária Franková
Oprávnenie:	1182 , podľa § 9 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z.
Zastúpená osoba:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	04.12.2024 14:07:02 časové pásmo +01:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	04.12.2024 14:07:18 časové pásmo +01:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje: OU-GA-OSZP-2024/016308-0050755/2024	

Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii	
Doložku vyhotovil:	Mgr. František Antal
Funkcia alebo pracovné zaradenie:	hlavný radca
Označenie orgánu verejnej moci:	Okresný úrad Galanta IČO: 00151866
Dátum vytvorenia doložky:	05.12.2024
Podpis a pečiatka:	