

# OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE  
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia  
Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina

Číslo spisu

OU-ZA-OSZP3-2023/010363-019

Žilina

18. 05. 2023



## Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania

### Výrok

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako príslušný orgán štátnej správy v zmysle zákona č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení s § 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 EIA“), rozhodol podľa § 29 ods. 2 zákona EIA, na základe zámeru k navrhovanej činnosti „I/18 Mojšová Lúčka – most 263“ ktorý predložil navrhovateľ, Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO: 000 033 28 v spojení s § 18 ods. 2 písm. b) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona EIA a zákona 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

Navrhovaná činnosť „I/18 Mojšová Lúčka – most 263“ navrhovateľa, Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO 000 033 28, vypracovaná spracovateľom ENEX consulting, s.r.o., Školská 66, 911 05 Trenčín, je situovaná v Žilinskom kraji, v okrese Žilina, v katastrálnom území Žilina – Mojšova Lúčka na parcelách KNC č. 618, 619/1, 645/1 a KNE č. 440/17. Dočasný záber bude na pozemkoch parc.č.KN-C: 482, 486/2, 532/1, 578/3, 578/4, 578/6, 635/1, 528 a parcely KN E: 204/9, 204/10, 2014/11, 204/12, 204/13, 371/2, 371/2, 372/2, 373/2, 373/3, 439/201, 439/401. Mostný objekt sa nachádza v mesta Žilina – mestskej časti Mojšova Lúčka na ceste I/18. Most premostí Stráňavský potok. Celková dĺžka úpravy cesty I/18 je 515 m (od ckm 462,554 do ckm 463,069). Jedná sa o komunikáciu kategórie C11,5/70 mimoriadneho významu. Ide o štátnu cestu prvej triedy I/18 v úseku Žilina – Strečno - Martin. Po dokončení diaľnice bude práve cesta I/18 slúžiť ako náhradná trasa.

Navrhovaná činnosť  
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 činnosť je preto možné požiadať o povolenie podľa osobitných predpisov.

Vzhľadom na charakter činnosti, informácie uvedené v predloženej zámere k navrhovanej činnosti a doručené stanoviská sa ukladajú nasledovné opatrenia:

- Pri vykonávaní zemných prác prijať účinné opatrenia na zamedzenie prípadného úniku ropných látok zo strojných mechanizmov a riešenie prípadných havarijných stavov.
- Podľa § 73 ods. 21 zákona č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) predložiť k žiadosti o ÚR záväzné stanovisko podľa § 16a vodného zákona od Okresného úradu v Žiline, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek ŽP kraja.

- c) Termín začatia výkopových prác súvisiacich so stavbou písomne ohlásiť najmenej 5 dní vopred Krajskému pamiatkovému úradu Žilina.
- d) Ak počas stavebných prác dôjde k akémukoľvek archeologickému nález hmotnej alebo nehmotnej povahy, napr. objektu, kultúrnej vrstvy, zvyškov starších architektúr, stavebného materiálu, hrobov, fragmentov keramiky, pracovných nástrojov, mincí alebo kostrových pozostatkov, nález okamžite ohlásiť Krajskému pamiatkovému úradu Žilina, najneskôr na druhý pracovný deň po nájdení a ponechať ho bez zmeny až do obhliadky krajským pamiatkovým úradom. Zabezpečiť preukázateľným spôsobom oboznámenie s podmienkami záväzného stanoviska všetky subjekty zúčastňujúce sa na realizácii stavby.
- e) V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rešpektovať potreby dopravnej obslužnosti vo vzťahu k ceste I/18.
- f) Dodržať opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v odôvodnení tohto rozhodnutia.

### Odôvodnenie

Navrhovateľ, Slovenská správa ciest, IVSC Žilina, Ul. M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO 000 033 28 (ďalej len „navrhovateľ“) predložil Okresnému úradu Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ Žilina, OSZP3“) podľa § 29 ods. 1 zákona zámer k navrhovanej činnosti „I/18 Mojšová Lúčka – most 263“ vypracovaný podľa prílohy č. 9 zákona.

Navrhovaná činnosť uvedená v predloženej zámere podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré OÚ Žilina, OSZP3 vykonal podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis - zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. Správne konanie vo veci zistenia, či navrhovaná činnosť podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením zámeru na tunajší úrad dňa 23.12.2022.

Navrhovaná činnosť je situovaná v Žilinskom kraji, v okrese Žilina, v katastrálnom území Žilina – Mojšova Lúčka na parcelách KNC č. 618, 619/1, 645/1 a KNE č. 440/17. Dočasný záber bude na pozemkoch parc.č.KN-C: 482, 486/2, 532/1, 578/3, 578/4, 578/6, 635/1, 528 a parcely KN E: 204/9, 204/10, 2014/11, 204/12, 204/13, 371/2, 371/2, 372/2, 373/2, 373/3, 439/201, 439/401. Mostný objekt sa nachádza v mesta Žilina – mestskej časti Mojšova Lúčka na ceste I/18. Most premostňuje Stráňavský potok.

Navrhovaná činnosť svojimi parametrami je zaradená podľa prílohy č. 8 zákona EIA, kapitoly 13: Doprava a telekomunikácie, položka č. 8: Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov (zisťovacie konanie bez limitu).

Predložený zámer je riešený jednovariantne. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie vydal upustenie od variantnosti riešenia rozhodnutím č.j.: OU-ZA-OSZP3-2022/0030429-002 zo dňa 13.06.2022.

### Opis technického a technologického riešenia

Účelom stavby je odstránenie bodovej poruchy, ktorú predstavuje poškodený mostný objekt. Tento cieľ bude dosiahnutý vybúraním existujúceho mosta a výstavbou úplne nového mostného objektu, ktorý spĺňa požiadavky na únosnosť, bezpečnosť a hospodárnosť mostných objektov účastnej doby. Nový mostný objekt je navrhnutý v mieste existujúceho mosta. Navrhnuté je nahradenie pôvodného šesť poľového mosta z tyčových prefabrikátov novým štvorpoľovým mostom z monolitického predpätého betónu. Vozovky sú štandardné asfaltové, bezpečnostné zariadenia sú navrhnuté oceľové certifikované. Predmetný most sa nachádza v km 462,683 cesty a premostňuje údolie Stráňavského potoka. Celková dĺžka úpravy cesty I/18 je 515 m (od ckm 462,554 do ckm 463,069). Jedná sa o komunikáciu kategórie C11,5/70 mimoriadneho významu. Ide o štátnu cestu prvej triedy I/18 v úseku Žilina – Strečno - Martin. Po dokončení diaľnice bude práve cesta I/18 slúžiť ako náhradná trasa. Z dopravného hľadiska sa jedná o jednu z najvyťaženejších komunikácií na Slovensku, po ktorej je vedená medzinárodná tranzitná doprava v smere východ – západ. Stavba sa nachádza v zastavanom území Žilina v mestskej časti Mojšova Lúčka. Územie okolo stavby má kopcovitý charakter a je zarastené drevinami. Vodný tok Stráňavský potok tečie údolím v úpätí svahu komunikácie. Hĺbka údolia je maximálne cca 18 m. Tok tečie popod most v poli č. 2 tesne pri podpere 2. Jedná sa o pomerne malý vodný tok. V úseku mosta je navrhnutá úprava smerovania toku, pričom budú opevnené jeho brehy. Dno nebude spevnené iba stabilizované priečnymi prahmi. Dĺžka úpravy je 50,0 m, pričom úpravu toku rieši samostatný stavebný objekt. 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 existujúci most z technologických dôvodov nie je možné búrať po polovičkách, prípadne nový monolitický most nie je možné realizovať po polovičkách. Z tohto dôvodu je potrebné, aby bolo vedľa mostného objektu osadené

dočasné mostné provizórium a vybudovaná dočasná obchádzka. Návrh bol spracovaný tak, aby bol zásah do prírody dočasnou trasou čo možno najmenší.

#### Členenie stavby

Členenie stavby po stavebných objektoch je nasledovné:

- D 001 – Búranie existujúceho mosta, príprava územia (KS 2111)
- D 101 – Cesta I/18 (KS 2111)
- D 102 – Oprava miestnej komunikácie poškodenej výstavbou (KS 2111)
- D 201 – Most ponad údolie Stráňavského potoka (KS 2141)
- D 301 - Úprava Stráňavského potoka (KS 2141)
- D 801 – Obchádzková trasa a dočasné premostenie (KS 2111)

#### Celkový rozsah stavby

- Kategória: C 11,5/70
- Cestné staničenie: km 462,544 – km 463,069
- Celková dĺžka úpravy: 0,515 km
- Šírka jazdných pruhov: 2x 3,5 m
- Počet mostných objektov: 1
- Počet priepustov: 0
- Celková dĺžka oporných múrov: 0
- Celková dĺžka zárubných múrov: 0
- Počet križovatiek: 0
- Počet autobusových zástavok: 0
- Počet objektov prekládok IS: 0
- Vodohospodárske objekty: 1
- Šírka medzi obrubami na moste: 11,50 m
- Voľná šírka komunikácie na moste: 11,50 m
- Šírka chodníka: revízný, 2x 0,75 m
- Dĺžka mostov spolu: 135,30 m
- Plocha asfaltových vozoviek: 5543 m<sup>2</sup>
- Plocha chodníkov: 203 m<sup>2</sup>
- Plocha NK mostov: 1 750 m<sup>2</sup>

#### Okolie mosta

Mostný objekt premostuje údolie miestnej časti Mojšova Lúčka (časť Mojšova Lúčka, Stráňavský potok a miestnu komunikáciu). Prevádzaná komunikácia je cesta I. triedy I/18. Stavba sa nachádza v intraviláne obce. Komunikácia je asfaltová. Šírka komunikácie je mimo mostný objekt cca 10,5 m pred aj za mostom. Na moste je šírka vozovky premenlivá, základná hodnota je však cca 10,46 m. Komunikácia v mieste mosta je výškovo vedená v údolnicovom oblúku. Niveleta klesá po pilier 3 a následne stúpa. Klopenie existujúcej komunikácie rešpektuje jej smerové vedenie (strechovitý sklon). Hodnoty priečných sklonov však nespĺňajú požiadavky na bezpečné odvodnenie komunikácie a na bezpečnú jazdu. Dôvodom je najmä deformácia vozovky – vplyvom únavy a vysokého veku. V pravom jazdnom páse (v smere staničenia) sa na vozovke vyskytujú poruchy indikujúce zníženú únosnosť mosta v priečnom smere. Pred mostom (cca 350 m) sa nachádza pravé odbočenie na cestu vedúcu do Mojšovej Lúčky. Jedná sa o stykovú križovatku tvaru „T“. Vzhľadom na vysoké intenzity dopravy na ceste I/18, sú na komunikácii I/18 z oboch smerov zriadené odbočovacie pruhy. Stráňavský potok preteká popod existujúci mostný objekt (v poli 2) v neupravenom (neregulovanom koryte). Normálna hladina vody je pod mostom na úrovni cca 0,1 m. Brehy koryta sú plytké zarastené brehovou vegetáciou. Dno je pod mostom široké cca 3 - 3,5 m. Je neupravené nespevnené. Povrch je kamenistý. Miestna komunikácia, ktorú most premostuje (pole mosta 4) slúži na prístup k niekoľkým rodinným domom. Šírka spevnenej asfaltovej časti komunikácie v danom bode je 3,0 - 3,2 m. V tesnej blízkosti stavby sa nachádzajú dva rodinné domy. RD na parcele 607/2 sa nachádza po pravej strane, vzdialenosť domu od pôdorysného priemetu mosta je iba niečo viac ako 2 m. Druhý RD sa nachádza na parcele 142. Nachádza sa vľavo vo vzdialenosti cca 25 m od mosta (súčasťou je hospodárska budova, ktorá sa od mosta nachádza iba 12 m. V priestore medzi týmito domom a pôvodným mostom bude umiestnený dočasný most. Navrhované riešenie stavby vychádza z existujúceho smerového vedenia komunikácie, ktoré sa nemení. Nakoľko existujúci most je v takom stave, že jeho oprava by bola nevhodná a technicky obťažná je navrhnuté jeho zbúranie a výstavba nového

mosta. Predmetom stavby je demolácia a návrh nového mosta. Navrhnuté je nahradenie pôvodného šesť pol'ového mosta z tyčových prefabrikátov novým štvorpol'ovým mostom z monolitického predpätého betónu. Konštrukcia z monolitického predpätého betónu bola zvolená nakoľko sa jedná o overenú a často využívanú konštrukciu. Vozovky sú štandardné asfaltové, bezpečnostné zariadenia sú navrhnuté oceľové certifikované.

## Príprava územia

### Uvoľnenie pozemkov a objektov

Nie sú žiadne špeciálne požiadavky na uvoľňovanie stavebných pozemkov. Stavebné pozemky slúžia ako verejne prístupné plochy. Na pozemku CKN 578/4 sa nachádzajú dve unimobunky, ktoré sú položené na betónových podvaloch. Tieto bude potrebné pred stavbou odstrániť (po dohode s majiteľom) V rámci výstavby dôjde ku výrubom drevín, výstavby dočasnej obchádzky, prípravných prác a demolácií existujúceho mosta.

### Demolácia objektov

Stavba neobsahuje žiadne demolácie objektov pozemných stavieb. Existujúci most 18-263 bude zdemolovaný. Demoláciu mosta rieši samostatný stavebný objekt SO 001. Výruby stromov, skrývka ornice Stavba obsahuje výruby stromov nutné pre výstavbu dočasného mosta, pre zabezpečenie prístupov ku stavenisku a pre vyčistenie cestného pozemku na ktorom bude realizovaná stavba.

### Vodné toky

Cesta I/18 v mieste mosta prekonáva Stráňavský potok. Tok tečie popod most v poli č. 2 tesne pri podpere 2. Jedná sa o pomerne malý vodný tok. V úseku mosta je navrhnutá úprava smerovania toku, pričom budú opevnené jeho brehy. Dno nebude spevnené iba stabilizované priečnymi prahmi. Dĺžka úpravy je 50,0 m.

## D 0001 - Búranie existujúceho mosta, príprava územia

Účelom objektu je demolácia existujúceho mosta a vyčistenie priestoru staveniska tak, aby bolo možné postaviť nový mostný objekt.

Existujúci most je šesť-pol'ový z nosníkov Vloššák. Nosná konštrukcia je tvorená v priečnom reze 13 nosníkmi (celkovo  $6 \times 13 = 78$  nosníkov) typu Vloššák o dĺžke 19,40 m. Pole je zmontované z atypických nosníkov, ktorých konce sú v mieste úložných prahov uložené na ozube úložných prahov. Nosníky sú navzájom v priečnom smere spojené medzi-nosníkovými dobetonávkami, na hornej ploche nosníkov je vyhotovená vrstva vyrovnávacieho betónu. V mieste rebier nosníkov je vedené priečne predpätie. V mieste opôr sú nosníky uložené na betónovom úložnom prahu na vrstve lepenky. Opory sú tvorené úložným prahom, založeným na pilótoch a tenkými betónovými stienkami, ktoré plnia funkciu krídiel. Úložné prahy sú zo železobetónu. Most nemá záverné stienky. Most nemá mostné závery, odvodňovače sú skorodované a nefunkčné. Mostný zvršok tvoria rímasy a vozovka. Rímasy majú kamennú obrubu, ako bezpečnostné zariadenie slúži oceľové zábradlie a betónové zvodidlo (vodiaca stena). Vozovka je asfaltová, na moste sa nachádzajú dva jazdné pruhy. Na moste bola nedávno robená oprava, ktorá spočívala vo výmene vozovky, izolácie vozovky a novom vyrovnávacom železobetóne na nosníkoch (kotvenom ku podkladu). Na moste sa nachádza dočasné zvodidlo, ktoré má správca mosta v prenájme. Táto konštrukcia bude demontovaná. Dôvodom demolácie je veľmi zlý stavebno-technický stav mosta. Napriek tomu že viaceré nosníky sa javia v pomerne dobrom stave, zároveň viaceré nosníky vykazujú závažné poruchy. Patria tu poruchy ako je silná korózia predpínacej výstuže, rozpad betónu, korózia kotiev predpätia. Betóny sú zatečené a vlhké. Betón z dobetonávok medzi nosníkmi vypadáva a preteká cez ne voda (najmä pomedzi krajné nosníky). Betóny spodnej stavby sú v pomerne dobrom stave. Najhoršie miesta spodnej stavby sú úložné prahy, na ktorých sú poruchy zapríčinené zatekaním cez dilatačné škáry, ktoré postupne spôsobuje degradáciu zatečených betónov a výstuže v nich. Mostný zvršok je v zlom stave. Rímasy sú rozpadnuté, zábradlie je na viacerých miestach výrazne oslabené koróziou a nespĺňa požiadavky na ochranné zariadenie.

## Popis búrania

Po zriadení obchádzkovej trasy bude existujúci most zdemolovaný. V prvej etape bude vybúraná vozovka vrátane podkladu vozovky. Vybúrajú sa bezpečnostné zariadenia a vybúrajú sa rímasy. Po odstránení mostného zvršku až po povrch nosníkov začne demolácia nosnej konštrukcie. Demolácia NK bude realizovaná postupným pozdĺžnym oddeľovaním jednotlivých nosníkov a ich demontáži žeriavom v celku. Postupovať sa bude zo stredu mosta, od pol'a č. 4 ktoré bude demontované ako prvé. Následne sa bude pokračovať smerom ku opore č. 7 (demontujú sa polia 5 a 6). Až následne bude pokračovať demontáž nosníkov v poliach 3, 2 a 1 pričom opäť sa bude postupovať smerom ku opore 1. Po demontáži nosníkov bude nasledovať búranie pilierov a úložných prahov. Toto bude prebiehať postupne rezaním a skladaním betónových blokov. V poslednej etape sa vybúrajú opory a základy pilierov. Pri

demoláciách je potrebné postupovať so zvýšenou opatrnosťou, nakoľko sa práce realizujú v stiesnených pomeroch (medzi provizórnym mostom a zástavbou).

#### D 101 – Cesta I/18

Účelom navrhovanej stavby úprava a potrebná úprava cesty I/18 pred a za mostom. Úprava je potrebná nakoľko pri stavbe mosta je nevyhnutná zmena výškového vedenia komunikácie. Existujúca komunikácia je na moste z hľadiska výškového vedenia vo veľmi nepriaznivom vedení: na moste sa nachádza vydutý vrcholový výškový oblúk pričom výšky krajných opôr sú rovnaké. Z hľadiska zabezpečenia odvodnenia mosta je na moste navrhnutý pozdĺžny sklon 0,54 % (stúpa v smere ZA-MT). Toto riešenie si vyžiadalo pomerne rozsiahlu úpravu na ceste I/18 – najmä jej pridvihnutie. Zároveň budú v riešenom úseku vymenené krajnice a vysemenené staré bezpečnostné zariadenia. Riešený úsek sa nachádza na ceste I/18 v cestnom staničení ckm 462,554 – 463,069. Celková dĺžka úpravy cesty je 515,0 m. Kategória komunikácie je C 11,5/70. Šírka jazdných pruhov je normová 3,5 m. Priestorové vedenie vychádza z existujúceho vedenia cesty ktoré je vyhovujúce. Smerové vedenie trasy kopíruje existujúce smerové vedenie cesty I/18. Komunikácia je v danom úseku vedená v priamej. Výškové vedenie kopíruje existujúci stav iba čiastočne. Nakoľko je na existujúcom moste výškový oblúk je navrhnutá zmena výškového vedenia tak, aby bolo zabezpečené odvodnenie komunikácie. Cesta od začiatku úseku klesá v sklone -0,42. V km 0,137 63 je navrhnutý vydutý údolnicový výškový oblúk s polomerom 3000 m. Od tohto bodu komunikácia stúpa (úsek s mostom) v sklone 0,50 %. Pozdĺžny sklon sa láme opäť v staničení 0,465 51 kde sa mení na +1,12 %. V tomto bode je navrhnutý vydutý údolnicový výškový oblúk s polomerom 7000 m. Šírkové usporiadanie Existujúca komunikácia ma v danom úseku šírkové vedenie ktoré zodpovedá kategórii cesty C 11,5. Táto kategória ostáva zachovaná.

Šírkové usporiadanie komunikácie je nasledovné:

- šírka jazdného pruhu  $a = 2 \times 3,50$  m
- šírka vodiaceho prúžku  $v = 2 \times 0,25$  m
- šírka spevnenej krajnice  $c = 2 \times 1,50$  m
- šírka nespevnenej krajnice  $e = 2 \times 0,50$  m
- voľná šírka komunikácie mimo mosta 11,50 m

Pred a za mostným objektom sa komunikácia napája na existujúci stav.

Šírkové usporiadanie komunikácie na moste je nasledovné:

- šírka jazdného pruhu  $a = 2 \times 3,50$  m
- šírka vodiaceho prúžku  $v = 2 \times 0,25$  m
- šírka spevnenej krajnice  $c = 2 \times 2,00$  m
- voľná šírka komunikácie na moste 11,50 m

Priečny sklon vozovky je 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 krajnic 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 100 mm. Následne v úsekoch zmeny výškového vedenia a v prechodových oblastiach mosta 201 je navrhnuté búranie celej konštrukčnej hrúbky vozovky. Existujúce vozovky sú polotuhé. Hrúbka asfaltových vrstiev dosahuje 0,4 – 0,5 m (hodnota je na základe kontrolných vrtov), pod asfaltom je vrstva nestmeleného kameniva hr. min. 0,4 m. Nasledujú vrstvy navezeného náspyu.

Konštrukcia vozovky je navrhnutá ako netuhá, 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 40 mm
- spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný PS CBP 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný ACL 16-I 60 mm
- spojovací postrek katiónaktívny emulzný, modifikovaný PS CBP 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu ACp 22-I 90 mm
- infiltračný postrek katiónaktívny emulzný PI CB 1,0 kg/ - cementom stmelená zmes CBGM 5/6 200 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny ŠD 0-63 GC 200 mm
- Spolu min. 590 mm

Požadovaná miera zhutnenia v aktívnej zóne je  $ID = 0,85$  až  $0,90$  u nesúdržnej zeminy, modul pretvárnosti  $E_{def,2}$  na pláni =  $90\text{MPa}$ ; pomer  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ .

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

V mieste frézovania a výmeny krytu vozovky je konštrukcia v tomto zložení:

- Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný SMA 11-I  $40$  mm
- spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný PS CBP  $0,50$   $\text{kg}/\text{m}^2$
- asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný ACL 16-I do  $60$  mm
- spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný PS CBP  $1,0$   $\text{kg}/\text{m}^2$
- Spolu do  $100$  mm

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

Záchytné a bezpečnostné zariadenia

Súčasťou opatrení je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. V úsekoch, kde je šírka krajnice nedostatočná na osadenie zvodidla, uvažuje sa s jej rozšírením. Všetky jednostranné oceľové zvodidlá budú mať úroveň zachytenia H1, začiatok a ukončenie zvodidla bude riešené dlhými výškovými nábehmi. Súčasťou opatrení je aj demontáž pôvodných smerových stĺpikov a nadstavcov na zvodidlá a ich nahradenie novými pružnými oceľovými smerovými stĺpikmi vrátane zvodidlových, v celom úseku. Výška stĺpikov  $1,5$  m. Na riešenom úseku sa uvažuje so zrezaním nespevnených krajnic a následným dosypaním štrkodrviny fr.  $0-22$ , hr.  $10$  cm. Úprava súvislým zrezaním nánosov do priechneho sklonu  $8\%$ , ktorý umožní odvedenie vody z priestoru vozovky.

Odvodnenie

Odvodnenie je povrchové voľne do terénu – existujúci stav. Odvodnenie mosta je riešené v mostnom objekte.

Postup výstavby

Postup výstavby bude koordinovaný s postupom výstavby ostatných stavebných objektov, najmä obchádzkovej trasy, ktorá ústi priamo do opravovaného úseku cesty - počas stavby bude do časti vozovky zasahovať napojenie obchádzkovej trasy. Časť bude realizovaná následne po odstránení obchádzky pri premávke po ceste I/18 (po polovičkách). Ide najmä o asfaltárske práce, práce na krajniciach a montáž zvodidiel.

D 102 – Oprava miestnej komunikácie poškodenej výstavbou

Technické riešenie

Navrhnutá je obnova miestnej komunikácie pod mostom a obnova krytu miestnej komunikácie v Mojšovej Lúčke. Komunikácia pod mostom bude v úseku dlhom  $70,0$  vybúraná a bude obnovená. Predpokladá sa že pri stavbe bude táto časť komunikácie výrazne poškodená. Stavbou sa jej výškové a smerové vedenie nemení. Ide o komunikáciu v priamej v klesaní. Šírka komunikácie je  $3,0$  m +  $2 \times 0,5$  m nespevnená krajnica. Konštrukcia vozovky bude polotuhá. Súčasťou objektu je aj úprava krytu miestnej komunikácie v dĺžke  $0,695$   $60$  m. Ide o miestnu komunikáciu vedúcu od križovatky s cestou I/18 po stavenisko mosta. Plocha opravovanej komunikácie je  $3840$   $\text{m}^2$ .

Konštrukcie vozovky

V úseku č. 1 kde bude vymenená celá konštrukcia vozovky je navrhnuté nasledovné zloženie vozovkových vrstiev:

Frézovanie  $50$  mm a búranie konštrukčných vrstiev vozovky

- asfaltový betón pre obrusnú vrstvu, modifikovaný ACo 11-I  $40$  mm
- spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný PS CBP  $0,50$   $\text{kg}/\text{m}^2$
- asfaltový betón pre ložnú vrstvu, ACL16-II  $60\text{mm}$  spojovací postrek kationaktívny emulzný, modifikovaný PS CBP  $0,50$   $\text{kg}/\text{m}^2$
- asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu ACp22-II  $90\text{mm}$  infiltračný postrek kationaktívny emulzný PI CB  $1,0$   $\text{kg}/\text{m}^2$
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny ŠD  $0-63$  GC  $250$  mm
- Spolu min.  $440$  mm.

Požadovaná miera zhutnenia v aktívnej zóne je  $ID = 0,85$  až  $0,90$  u nesúdržnej zeminy, modul pretvárnosti  $E_{def,2}$  na pláni =  $60 \text{ MPa}$ ; pomer  $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$ . V celom úseku výmeny konštrukcie vozovky je navrhnutá výmena zeminy v aktívnej zóne v hrúbke min.  $0,50 \text{ m}$ .

#### D 201 – Most ponad údolie Stráňavského potoka

Účelom navrhovaných stavebných prác je výstavba nového mostného objektu ev.č. 18- 263. Rekonštrukcia spočíva vo 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.

#### Konštrukcia nového mosta

Jedná sa o štvorpoľový mostný objekt. Zo statického hľadiska ide o spojitú doskovú konštrukciu premenlivej hrúbky. Mostovka je vybudovaná z monolitického predpätého betónu

#### Založenie

Založenie mosta je hlbinné na veľkopriemerových pilótach.

#### Spodná stavba

Je zložená z krajných opôr a medziľahlých podpier. Spodná stavba je masívna železobetónová.

#### Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia je dosková spojitá. Dĺžka nosnej konštrukcie je  $125,0 \text{ m}$ . Rozpätia jednotlivých polí sú  $25,5 \text{ m} + 36,0 \text{ m} + 36,0 \text{ m} + 25,5 \text{ m}$ . Šírka NK je  $14,0 \text{ m}$ . Hrúbka nosnej konštrukcie je premenlivá od  $1,1 \text{ m}$  (v strede rozpätia medziľahlých polí a nad krajnými oporami) po  $2,10 \text{ m}$  nad medziľahlými oporami. V priečnom smere je mostovka zložená centrálnej časti, v ktorej je umiestnená pozdĺžna predpínacia vystuž. Šírka tejto časti je v spodnej časti mostovky konštantná  $5,50 \text{ m}$ . Premenná je šírka konzolových častí, ktoré sú najdlhšie v mieste, kde je doska najužšia (dĺžka konzol je tu  $4,25 \text{ m}$ ). Dĺžka konzol sa skraca postupne ako narastá hrúbka dosky mostovky. Je to zapríčinené pomerne zložitým tvarom mostovky keď so zmenou výšky postupne vystupujú po stranách mostovky trojuholníkové plochy, ktoré majú konštanty odklon od vodorovnej roviny ( $45^\circ$ ). V mieste maximálnej hrúbky dosky mostovky  $2,1 \text{ m}$  je dĺžka konzolových častí iba  $3,213 \text{ m}$ . Nosná konštrukcia mosta bude budovaná metódou betonáže na pevnej skruži. Hrúbka konzoly je na konci pod rímsou  $0,25 \text{ m}$ . Mostovka je symetrická, v priečnom smere je na jej povrchu strechovitý priečny sklon  $2,5 \%$ , v mieste ríms protisklon  $4 \%$ . V pozdĺžnom smere je sklon jednotný  $0,50 \%$ .

#### Ložiská a mostné závery

Navlhnuté sú hrncové ložiská. Pevné uloženie bude na podprerách, 2, 3 a 4 kde sú navrhnuté vrubové kĺby. Na oporách 1 a 5 sú navrhnuté dvojice všesmerných hrncových ložísk. Mostné závery sú povrchové gumokovové. Dilatácie budú realizované v odhlučnenej úprave. Dilatačné pohyby sú navrhnuté  $\pm 60 \text{ mm}$ .

#### Prechodová oblasť

Prechodová oblasť pod vozovkou je zasypaná hutnenou veľmi vhodnou zeminou po vrstvách max. hrúbky  $300 \text{ mm}$ . Miera zhutnenia je  $I_d = \text{min. } 0,90$ , prípadne  $100 \%$  PS. Priestor tesne pod vozovkou je podľa PD vysypaný štrkodrvinou fr.  $0-32 \text{ mm}$  hutnenou na min.  $I_d = 0,90$ . V prechodovej oblasti bude vyhotovené železobetónové prechodové dosky dĺžky  $5,0 \text{ m}$  (v sklone  $10 \%$ ). Prechodová oblasť je odvodnená drenážnym potrubím DN  $160 \text{ mm}$  vyvedeným po za opory mosta cez krídla na ľavej strane do terénu pod most (ďalej do vodného toku). Nové rímsy sú navrhnuté ako celomonolitické. Šírka ríms je  $1500 \text{ mm}$ , sklon ríms je  $4,0 \%$  smerom k obrube. Výška obruby je  $150 \text{ mm}$ . Do ríms je kotvené od vozovky mostné zábradelné zvodidlo s úrovňou zadržania H3. Na vonkajšej strane je do ríms kotvená plná priebežná stena výšky  $2,0 \text{ m}$ . Rímsy na krídlach budú široké rovnako ako nadväzujúce rímsy na moste. Dĺžka ľavej aj pravej rímsy je  $135,30 \text{ m}$ . Výška lícnej plochy je  $600 \text{ mm}$ . 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 kde budú osadené mostné odvodňovače. Voda z odvodňovačov bude ďalej zvedená pozdĺžnym odvodňovacím potrubím smerom ku opore 1. Po vyvedení vody z potrubia bude táto odvedená povrchovými žľabmi do Stráňavského potoka.

#### Bezpečnostné zariadenia

Na moste bude osadené zábradelné zvodidlo bez výplne. Úroveň zadržania je predpísaná na minimálne H3. Minimálna hrúbka plechu pásnice zvodidla je  $4 \text{ mm}$ . Zábradelné zvodidlo sa bude pred a za mostom napájať na cestné oceľové baranené zvodidlo. Na vonkajších stranách ríms sa ďalej nachádza záchytná stena. Ide o konštrukciu výšky  $2,0 \text{ m}$ , ktorá bude zabraňovať pádu predmetov z mosta do priestoru pod mostom. Stena bude kotvená do rímsy chemickými kotvami.

#### Úpravy pod mostom

V rámci úprav pod mostom je navrhnuté spevnenie svahov medzi oporou 1 a podperou 2 ako aj medzi oporou 5 a podperou 4. Súčasťou spevnení sú aj revízne schodiská a betónové odvodňovacie sklzy pri opore 1 a podpere 2.

#### D 301 - Úprava Straňavského potoka

Stavebný objekt rieši potrebnú úpravu na Straňavskom potoku. Straňavský potok preteká popod mostný objekt na úpätí svahu pod oporou 1 tesne pri podpere 2. Nakoľko by tok mohol podmývať cestné teleso, na ktorom je založená opora 1 a základ podpery 2 je navrhnuté je ho spevnenie v danom úseku. Zároveň dochádza ku minimálnej úprave jeho smerovania. Výstavba objektu zabezpečí stabilitu mostného objektu a zároveň zlepši odtokové pomery vedného toku v úseku pod mostom. Jedná sa o reguláciu existujúceho toku pod mostom. Dĺžka regulácie je 50,0 m. Koryto bude lichobežníkového tvaru so šírkou dna 3,0 m (existujúca šírka je cca 2,5 – 3,0 m). Hĺbka koryta je cca 1,50 m a sklon svahov 1:1,5. Pozdĺžny sklon dna je 1,80 %. Existujúce koryto sa pod mostom mierne zatáča, pričom vytvára tvar splošteného písmena „S“ pričom sa zarezáva do svahu na ktorom je založený mostný objekt. Tento tvar bude narovnaný – úprava je navrhnutá v priamom smere. V celom úseku je navyše navrhnuté spevnenie brehov toku. Spevnenie bude lomovým kameňom do betónu s vyškárovaním medzier medzi jednotlivými blokmi kameňa. Spevnenie bude v päte brehu ukončené stabilizačnou betónovou pätkou. Súčasťou stavby sú aj dva priečne betónové prahy, ktoré budú stabilizovať dno potoka pod mostom.

#### D 801 – Obchádzková trasa a dočasné premostenie

Stavebný objekt rieši výstavbu a odstránenie dočasnej obchádzkovej trasy potrebnej pre výstavbu nového mosta. Obchádzková trasa bude slúžiť pre osobnú aj nákladnú dopravu. Jej funkčná prevádzka je však možná iba s využitím kapacity diaľnice D1 (tunel Višňové). Obchádzková trasa prevádza cestu I/18 ponad údolie. Ide o jednopruhovú obojsmernú komunikáciu. Celková dĺžka staničenia obchádzky je 301 m. Obchádzka je navrhnutá po ľavej strane cesty I/18, začína tesne pred mostným objektom dočasným násypom, pokračuje mostným provizóriom a následne vchádza na terén na druhej strane údolia, kde sa napája na cestu I/18. Obchádzka je navrhnutá ako dočasná asfaltová komunikácia. Časť obchádzky je dvojpruhová obojsmerná komunikácia, v úseku od km 0,026 69 do km 0,104 08 je navrhnutá ako jednopruhovú obojsmernú komunikáciu (vrátane mosta).

#### Základné údaje o komunikácii

- Návrhová rýchlosť 30 km/h
- Dĺžka trasy: 301 m
- Priečny sklon vozovky: 2,5 %
- Smerový oblúk min. 50 m
- Výškový oblúk vypuklý min. 500 m
- Pozdĺžny sklon min. -1,06 % (na moste 0,0 %)
- Pozdĺžny sklon max -4,90 %
- Priečny sklon vozovky 2,5 %

#### Šírkové usporiadanie:

- Jazdné pruhy 1 x 3,5 m 3,5 m
- Vodiaci prúžok 2 x 0,25 m 0,50 m
- Spevnená krajnica 2 x 0,25 m 0,50 m
- Nespevnená krajnica do voľnej šírky 2 x 0,50 m 1,0 m
- Celková šírka v korune 5,5 m

#### Smerové vedenie

Vedenie je navrhnuté tak, aby bolo možné odkloniť premávku na dočasné provizorium a aby bolo možné bezpečne obchádzať aj nákladných a dlhých vozidiel. Trasa bola preverená pre premávku vozidiel dĺžky 18 m. Dlhšie vozidlá budú musieť prechádzať po obchádzkovej trase pri individuálnej regulácii dopravy. Smerovo sa komunikácia odkláňa od cesty I/18 sústavou kružnicových smerových oblúkov s polomerom 50 m.

#### Výškové vedenie

Trasa na začiatku úseku klesá v sklone -3,17 % do km 0,055 90. Od tohto bodu je vedená vodorovne po dočasnom moste. V km 0,245 43 opäť začína stúpať (v sklone 3,70 %) až po napojenie na existujúcu cestu. Na trase sa nachádzajú dva zakružovacie oblúky s polomerom R=700 m.

#### Konštrukcia vozovky



- Asfaltový betón AC 11 II 40 mm
- Spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m<sup>2</sup> PSE
- Asfaltový betón AC 16 II 60 mm
- Spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m<sup>2</sup> PSE - Asfaltový betón ACp22-II 90 mm
- Infiltračný postrek, 1,0 kg/m<sup>2</sup> PI
- Štrkodrvina, fr.0-63 mm UM ŠD 200 mm
- Štrkodrvina, fr.0-63 mm UM ŠD MIN. 150 mm
- Celková hrúbka vozovky min. 540 mm

#### Provizórne premostenie

Mostný objekt je navrhnutý ako štvorpoľová typová inventárna konštrukcia so spodnou stavbou. Nosnú konštrukciu tvorí typová inventárna konštrukcia ŽM 16M dĺžky 4x 40,0 m (rozpätie 39,5 m + 40,0 m + 40,0 m + 39,50 m). Nosná konštrukcia sa skladá so spodných a horných pásov spojených elementami priečne spojený priečnikmi, pozdĺžnikmi a pozdĺžnikovými stužidlami s panelovou mostovkou. Most je navrhnutý vodorovne s nulovým priečnym sklonom. Opony sú založené plošne na stabilizovanom podklade. Stabilizácia podkladu bude spočívať vo vybudovaní železobetónového prahu založeného na mikropilótach. Pri opore 1 bude tento doplnený zemnými kotvami. Následne budú vybudované dočasné opony tvorené prefabrikátmi IZM 5/10 rozmeru 2700x2700x990. Medziľahlé podpory budú založené plošne na teréne. Vyskladané budú z ťažkého typového podperného lešenia typu PIŽMO. Mostný objekt je navrhnutý ako štvorpoľová konštrukcia. Celková dĺžka premostenia je 157,0 m. Navrhovaný most pôsobí v každom poli ako spojitý nosník, pričom nad pilierom je zakaždým každé pole uložené samostatne. Musí byť zaistená priechodnosť mosta aspoň 3,9 m na šírku, aspoň 4,8 m na výšku a normálna zaťažiteľnosť musí byť minimálne min. 40,0 t.

#### Demolácia obchádzkovej trasy

Po presmerovaní dopravy naspať na cesty I/18 bude provizórium demontované pre použitie na iných stavbách, obchádzková trasa bude zrušená (vybúraná) a terén sa uvedie do pôvodného stavu. Demontáž dočasného mosta bude prebiehať opačným postupom montáže.

Postup výstavby provizórnej komunikácie je nasledovný:

- Príprava staveniska a plochy pre výstavbu opôr mosta (vytýčenie, realizácia výkopov na úroveň základových škár opôr
- vytvorenie pracovnej roviny).
- Realizácia železobetónových zaisťovacích prahov krajných opôr (vrátane kotvenia zemnými kotvami)
- Vybudovanie opôr po úroveň úložného prahu.
- Zásypy za rubom opôr, príprava cestnej pláne dočasnej vozovky.
- Vybudovanie dočasných medziľahlých podpier provizórneho mosta.
- Úprava terénu pre montáž (výsuv).
- Zriadenie pomocných podpier (pre výsuv). montážnej plošiny a postupný výsuv mosta (montáž mosta ŽM 16 M prúdovou metódou) smerom z brehu (zo strany Martina).
- Po výsune demontáž krakorca, demontovanie spojenia konštrukcii, spustenie konštrukcie na ložiska vystrojenie NK.
- Stabilizácia mosta po výsune, odstránenie dočasných podpier.
- Dobudovanie opôr (záverné stienky), postupné dokončenie násypu komunikácie.
- Vyhotovenie vozovky, bezpečnostných prvkov a dopravného značenia.
- Prehliadka a zaťažovacia skúška dočasného mosta.
- Presmerovanie dopravy na obchádzkovú trasu.

#### Opatrenia počas prevádzky

Nosnosť mosta je 40,0 t a maximálna šírka vozidla je 3,9 m. Nadrozmerná preprava bude počas stavby a premávke po provizórnom moste v danom bode vylúčená a presmerovaná na iné náhradné trasy (individuálny prístup k jednotlivým požiadavkám prepravcov). Keďže ide o provizórnu mostnú konštrukciu počas prevádzky na silne zaťaženom dopravnom úseku je potrebná jej pravidelná kontrola podľa prevádzkového poriadku resp. pokynov montážnej zložky dodávateľa konštrukcie. V prípade poškodenia akejkoľvek časť ocelevej konštrukcie resp. spodnej stavby je potrebné zariadiť okamžite potrebnú nápravu, až po zastavenie prevádzky mosta. Na spodnej stavbe sa prevedú pravidelné merania prípadných posunov, resp. sadaní.

## POŽIADAVKY NA VSTUPY

### Záber pôdy

Posudzovaná činnosť nevyžaduje záber poľnohospodárskej pôdy, nakoľko bude umiestnená na rovnakom mieste, ako sa nachádza súčasný most. Stavenisko pre výstavbu sa bude nachádzať priamo v mieste existujúceho mosta. Stavba sa nachádza v zastavanom území mestskej časti Mojšova Lúčka. Územie okolo stavby má kopcovitý charakter a je zarastené drevinami. Vodný tok Stráňavský potok tečie údolím v úpätí svahu komunikácie. Cesta prechádza ponad hlboké údolie. V smere od Žiliny je pred mostom vedená v násype, následne prechádza mostom ponad údolie, pričom za údolím vchádza priamo na príľahlý terén. Hĺbka údolia je maximálne cca 18 m. Opony mosta sú osadené priamo v korune svahov údolia, podpera 2 sa nachádza priamo v päte svahu, pričom stavebná jama bude zabezpečená kotveným pažením. Obchádzkovo trasa prevádza cestu I/18 ponad údolie. Ide o jednokruhovú obojsmernú komunikáciu. Celková dĺžka staničenia obchádzky je 301 m. Obchádzka je navrhnutá po ľavej strane cesty I/18, začína tesne pred mostným objektom dočasným násypom, pokračuje mostným provizóriom a následne vchádza na terén na druhej strane údolia kde sa napája na cestu I/18. Obchádzka je navrhnutá ako dočasná asfaltová komunikácia. Časť obchádzky je dvojpruhová obojsmerná komunikácia, v úseku od km 0,026 69 do km 0,104 08 je navrhnutá ako jednopruhovú obojsmernú komunikáciu (vrátane mosta). Dočasná obchádzková trasa je vedená čiastočne v násype, ktorý bude vybudovaný na svahu blízkeho terénu so zaistením jeho stability kotvením. Stavebné jamy pre podpery 3 a 4 budú nepažené.

### Spotreba vody

Samotná prevádzka nebude mať nárok na spotrebu vody. Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody, napr. pri výrobe betónových zmesí, na kropenie staveniska, čistenie mechanizmov, ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely. Zdroje vody si zabezpečí zhotoviteľ stavby vo vlastnej réžii. Na základe súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody.

### Elektrická energia

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

### Spotreba zemného plynu

Navrhovaná činnosť si nevyžaduje spotrebu zemného plynu.

### Doprava

Jedná sa o štátnu cestu prvej triedy I/18 v úseku Žilina – Strečno -Martin. Predmetný most sa nachádza v km 462,683 cesty a premostuje údolie Stráňavského potoka. Celková dĺžka úpravy cesty I/18 je 515 m (od ckm 462,554 do ckm 463,069). Jedná sa o komunikáciu kategórie C11,5/70 mimoriadneho významu. Komunikácia v danom úseku vedie paralelne s diaľnicou D1, ktorá je vo výstavbe. Doprava bude na ceste I/18 v danom bode počas výstavby obmedzená. Obchádzkovo trasa prevádza cestu I/18 ponad údolie. Ide o jednopruhovú obojsmernú komunikáciu. Celková dĺžka staničenia obchádzky je 301 m. Obchádzka je navrhnutá po ľavej strane cesty I/18, začína tesne pred mostným objektom dočasným násypom, pokračuje mostným provizóriom a následne vchádza na terén na druhej strane údolia kde sa napája na cestu I/18. Obchádzka je navrhnutá ako dočasná asfaltová komunikácia. Časť obchádzky je dvojpruhová obojsmerná komunikácia, v úseku od km 0,026 69 do km 0,104 08 je navrhnutá ako jednopruhovú obojsmernú komunikáciu (vrátane mosta). Doprava bude vedená po stavenisku (po dočasnom náhradnom premostení a dočasnej asfaltovej obchádzkovej komunikácii) v jednom jazdnom pruhu striedavo pre obidva smery a riadená bude svetelnou signalizáciou a dočasným dopravným značením. Šírka jazdného pruhu bude minimálne 3,5 m.

### 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 strojnomeničnej vybavenosti stavby. Potrebný počet zamestnancov v požadovaných profesiách bude zabezpečený dodávateľskou organizáciou.

### Materiálové vstupy

Stavebná činnosť si vyžiada nasledujúce druhy surovín: kamenivo, štrkopiesky, asphalt, cement, betón, oceľ a iné materiály potrebné na zakladanie stavby a samotnú výstavbu stavebných objektov. Ich presné druhy a množstvá budú špecifikované až na úrovni projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie.

#### Iné vstupy

##### Nároky na zastavané územia

Stavenisko pre výstavbu sa bude nachádzať priamo v mieste existujúceho mosta. Nie sú žiadne špeciálne požiadavky na uvoľňovanie stavebných pozemkov. Stavebné pozemky slúžia ako verejne prístupné plochy. Na pozemku CKN 578/4 sa nachádzajú dve unimobunky, ktoré sú položené na betónových podvaloch. Tieto budú potrebné pred stavbou odstrániť (po dohode s majiteľom). V rámci výstavby dôjde ku výrubom drevín, výstavbe dočasnej obchádzky, prípravným prácam a demolácii existujúceho mosta. Miestna komunikácia, ktorú most premostuje (pole mosta 4) slúži na prístup k niekoľkým rodinným domom. Šírka spevnenej asfaltovej časti komunikácie v danom bode je 3,0 - 3,2 m. V tesnej blízkosti stavby sa nachádzajú dva rodinné domy. RD na parcele 607/2 sa nachádza po pravej strane, vzdialenosť domu od pôdorysného priemetu mosta je iba niečo viac ako 2 m. Rodinný dom má poškodenú strechu. Toto je spôsobené padaním predmetov priamo z mosta na tento dom. Druhý RD sa nachádza na parcele 142. Nachádza sa vľavo vo vzdialenosti cca 25 m od mosta (súčasťou je hospodárska budova, ktorá sa od mosta nachádza iba 12 m. V priestore medzi týmto domom a pôvodným mostom bude umiestnený dočasný most (SO 801). Stavba neobsahuje žiadne demolácie objektov pozemných stavieb. Existujúci most 18- 263 bude zdemolovaný. Demoláciu mosta rieši samostatný stavebný objekt SO 001. Materiály z demolácie budú recyklované, prípadne odvezené na skládku odpadov (materiály, ktoré nie je možné recykláciou zhodnotiť). Stavba sa nachádza na brehu vodného toku. Navrhnuté je zakladanie mosta pod úrovňou hladiny spodnej vody. Jedná sa o zakladanie na veľkopriemerových pilótach, pričom stavebná jama bude čiastočne zapažená a bude zriadené čerpanie presiaknutej vody z výkopu späť do vodných tokov. Pilóty budú betónované priamo do vrtu s použitím ochrannej výpažnice.

## ÚDAJE O VÝSTUPOCH

#### Ovzdušie

##### Počas výstavby

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby budú predovšetkým emisie z prejazdov ťažkých mechanizmov a búracie a stavebné práce, ktoré spôsobia najmä zvýšenú prašnosť v hodnotenej lokalite. Táto činnosť však bude len dočasná. Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou, ako stavebný dvor, prístupové cesty pre dopravu a prepravu materiálu, stavebné práce pri výstavbe mostného objektu.

##### Počas prevádzky

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas prevádzky bude automobilová doprava na ceste I/18. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní intenzitu dopravy oproti súčasnému stavu, ktorá zostane v rovnakej intenzite ako doposiaľ. Kvalita ovzdušia nebude oproti súčasnému stavu ovplyvnená. Výmenou povrchu vozovky a zvýšením plynulosti dôjde k miernemu zníženiu emisií z dopravy.

#### Odpadové vody

##### Počas výstavby

V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti s používaním technologickej, úžitkovej i pitnej vody pri stavebných prácach, pri údržbe a prevádzke staveniska (vrátane sociálnych zariadení pre zamestnancov). Kvantifikáciu odpadových vôd počas výstavby nie je možné v súčasnosti špecifikovať, nepredstavujú však podstatný zásah do súčasného stavu režimu vôd.

##### Počas prevádzky

Počas prevádzky nebude produkována odpadová voda.

#### Dažďová voda

Odvodnenie vozovky komunikácie a odvodnenie na mostných objektoch je riešené pomocou priečnych a pozdĺžnych sklonov vozovky. Voda bude priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky odvádzaná ku povrchovým odvodňovacím zariadeniam (mostné odvodňovače). Následne bude zvedená odvodňovacím potrubím ku opore 1 a popod most do Stráňavského potoka. Voda z vozovky komunikácie pred a za mostom bude sklonmi vozovky odvedená do voľného terénu. Odvodnenie za rubom prechodovej oblasti mostov je navrhnuté sústavou drenáží. Tieto budú zachytávať presiaknutú vodu a budú ju odvádzajú na povrch a ďalej do vodného recipientu.

#### 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

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.

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 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 vzniknúť odpady z údržby cesty I/18.

#### Hluk a vibrácie

##### Počas výstavby

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza cca 2 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti.

Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter.

##### Počas prevádzky

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/18. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia.

#### Žiarenie, zápach a iné výstupy

Navrhovaná zóna nebude predstavovať zdroj tepla neprimeranej úrovne. V zóne nebudú umiestnené zdroje žiarenia a iných fyzikálnych polí a po uvedení do užívania objekty zdrojom zápachu a iných výstupov.

#### Očakávané vyvolané investície

Medzi vyvolané investície je možné počítať búracie práce, pri ktorých bude existujúci most vybúraný. Ďalšou investíciou bude vybudovanie obchádzkovej trasy. V rámci búracích prác bude postupne vybúraný celý mostný objekt. Ten bude nahradený novým mostným objektom. Materiál z búrania bude odvezený na recykláciu (oprávnenej organizácií). Týka sa to asfaltov, betónov ako aj ocelevej 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. Výstavba objekt zabezpečí stabilitu mostného objektu a zároveň zlepši odtokové pomery vodného toku v úseku pod mostom. Jedná sa o reguláciu existujúceho toku pod mostom. Dĺžka regulácie je 50,0 m. Navrhnutá je úprava tvaru koryta potoka. Koryto bude lichobežníkového tvaru so šírkou dna 3,0 m (existujúca šírka je cca 2,5 – 3,0 m). Hĺbka koryta je cca 1,50 m a sklon svahov 1:1,5. Pozdĺžny sklon dna je 1,80 %. Existujúce koryto sa pod mostom mierne zatača, vytvára tvar splošteného písmena „S“ tým, že sa zarezáva do svahu, na ktorom je založený mostný objekt. Tento tvar bude narovnaný – úprava je navrhnutá v priamom smere. Týmto sa docielí potrebné oddialenie toku od päty svahu, čo bude mať za následok lepšiu ochranu mosta a cestného telesa. V celom úseku je navyše navrhnuté spevnenie brehov toku. Spevnenie bude lomovým kameňom do betónu s vyškárovaním medzier medzi jednotlivými blokmi kameňa. Spevnenie bude v päte brehu ukončené stabilizačnou betónovou pätkou. Súčasťou stavby sú aj dva priečne betónové prahy, ktoré budú stabilizovať dno potoka pod mostom. Nie sú navrhované samostatné sadové úpravy. Všetky plochy, ktoré budú zasiahnuté výstavbou a nebudú zastavané, budú po ukončení prác vyčistené, zrovnané, vysvahované, zahumusované a zatravnené. Z hľadiska technickej a finančnej náročnosti sa jedná o náročnú stavbu. Ide o vysoký a pomerne dlhý mostný objekt, ktorý bude budovaný v stiesnených pomeroch doslovne nad existujúcou zástavbou. Rovnako objekt dočasného mosta je mimoriadne komplikovaný nakoľko most musí preklenúť vysoké

a dlhé údolie. Navrhované dielčie technické riešenia sú dané posúdením jednotlivých konkrétnych situácií. Všetky vyvolané investície, budú riešené v rámci projektovej dokumentácie stavby.

## VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy počas výstavby

Počas búracích, demolačných a stavebných prác bude prostredie zasiahnuté negatívnym vplyvom emisií z prevádzky stavebných strojov a mechanizmov, zvýšenou prašnosťou a taktiež zvýšenou hladinou hluku a vibrácií. Výstavba objektu bude rozdelená po jednotlivých stavebných objektoch a to; vybudovanie dočasnej obchádzkovej trasy a dočasného premostenia, búranie existujúceho mosta a príprava územia, samotná rekonštrukcia cesty I/18, oprava miestnej komunikácie poškodenej výstavbou, vybudovanie nového mostu ponad údolie Stráňavského potoka, úprava Stráňavského potoka a úprava všetkých plôch, ktoré budú zasiahnuté výstavbou a nebudú zastavané, budú po ukončení prác vyčistené, zrovnané, vysvahované, zahumusované a zatrávnené. Znečistenie ovzdušia a hluková záťaž sa bude najviac dotýkať obyvateľov, ktorí žijú alebo pracujú v blízkosti stavby alebo v blízkosti prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou.

Vplyvy 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/18.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Horninové prostredie

Kontaminácia horninového prostredia počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Celkovo možno zhodnotiť, že samotná výstavba a realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní negatívne horninové prostredie.

Nerastné suroviny

V dotknutom území ani v jeho okolí sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín. Vplyvy sú nulové.

Geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

Vplyvy na klimatické pomery

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklimy. Vplyvy sú nulové.

Vplyvy na ovzdušie

Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Prírastok emisií z automobilovej dopravy v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia v porovnaní so súčasným stavom. Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Na kvalitu ovzdušia v období počas výstavby, bude vplývať aj zvýšená prašnosť, ktorá bude spôsobená demolačnými a búracími 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.

Vplyvy na vodné pomery

Vplyv na podzemné vody

Samotná prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na podzemné vody. V etape prevádzky môže riziko znečistenia podzemných vôd vzniknúť 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. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody ako zanedbateľný. Zároveň bude potrebné vyhodnotiť tento vplyv podľa § 16a vodného zákona.

#### Vplyv na povrchové vody

Vzhľadom k tomu, že mostný objekt prevádza cestu I/18 ponad Straňavský 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. Tok tečie popod most v poli č. 2 tesne pri podpere 2. Jedná sa o pomerne malý vodný tok. V úseku mosta je navrhnutá úprava smerovania toku, pričom budú opevnené jeho brehy. Dno nebude spevnené iba stabilizované priečnymi prahmi. Dĺžka úpravy je 50,0 m, pričom úpravu toku rieši samostatný stavebný objekt SO 301. Stavebný objekt rieši potrebnú úpravu na Straňavskom potoku. Straňavský potok preteká popod mostný objekt na úpätí svahu pod oporou 1 tesne pri podpere 2. Nakoľko by tok mohol podmývať cestné teleso na ktorom je založená opora 1 a základ podpery 2 je navrhnuté je ho spevnenie v danom úseku. Zároveň dochádza ku minimálnej úprave jeho smerovania. Jedná sa o reguláciu existujúceho toku pod mostom. Dĺžka regulácie je 50,0 m. Nakoľko sa jedná iba o lokálnu úpravu nie sú navrhnuté zásadné úpravy (aby sa neovplyvnil hydrologický režim). Navrhnutá je úprava tvaru koryta potoka. Koryto bude lichobežníkového tvaru so šírkou dna 3,0 m (existujúca šírka je cca 2,5 – 3,0 m). Hĺbka koryta je cca 1,50 m a sklon svahov 1:1,5. Pozdĺžny sklon dna je 1,80 %. Existujúce koryto sa pod mostom mierne zatáča, pričom vytvára tvar splošteného písmena „S“ pričom sa zarezáva do svahu na ktorom je založený mostný objekt. Výstavba objektu zabezpečí stabilitu mostného objektu a zároveň zlepší odtokové pomery vedného toku v úseku pod mostom. Tento tvar bude narovnaný – úprava je navrhnutá v priamom smere. Týmto sa docieli potrebné oddialenie toku od päty svahu čo bude mať za následok lepšiu ochranu mosta a cestného telesa. V celom úseku je navyše navrhnuté spevnenie brehov toku. Spevnenie bude lomovým kameňom do betónu s vyškárovaním medzier medzi jednotlivými blokmi kameňa. Spevnenie bude v päte brehu ukončené stabilizačnou betónovou pätkou. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na povrchové vody ako negatívny, s krátkodobým vplyvom.

#### Vplyvy na pôdu

Zámer bude realizovaný v mieste existujúceho objektu. Samotná výstavba si nevyžiada záber a ani vyňatie pôdy z pôdneho fondu. Kontaminácia pôdy počas výstavby a užívania objektov je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť. Vplyvy na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý. Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové.

#### Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Demolačné a stavebné práce budú mať mierne negatívny vplyv na vodnú faunu najmä rušením počas demolačných a stavebných prác. K samotnému prerušeniu toku Straňavského 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 Straňavského potoka môže dôjsť počas čistenia a úpravy koryta potoka. Odstránenie a výstavba mostu si vyžiada výrub drevín v tesnom okolí navrhovanej činnosti. Nevyhnutný výrub stromov bude realizovaný mimo vegetačného obdobia a mimo obdobia hniezdenia vtákov na základe podmienok určených v rozhodnutí orgánu ochrany prírody. Demolačné a realizačné práce, budú krátkodobo rušivo pôsobiť na živočíchov, ktoré žijú v tesnom okolí navrhovanej činnosti. Po ukončení demolačných a stavebných prác sa stav prostredia vráti do pôvodného režimu. Vplyvy na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov a ich biotopy sú málo významné.

#### Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovanou činnosťou sa nezmení štruktúra, využívanie krajiny ani krajinný obraz, nakoľko navrhovaná činnosť len nahradí poškodený most ponad Straňavský 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. Vplyvy na krajinu hodnotíme ako nulové.

#### Vplyvy na dopravu

Účelom navrhovanej stavby úprava a potrebná úprava cesty I/18 pred a za mostom. Úprava je potrebná nakoľko pri stavbe mosta je nevyhnutná zmena výškového vedenia komunikácie Stavenisko pre výstavbu je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/18 na jej vozovke a na pozemkoch v blízkosti stavby (pod mostom a v jeho blízkosti, ako aj na pozemkoch pred mostom vľavo na existujúcej lúke). Prístupy na stavenisko sú po existujúcich ceste I/18 a po miestnej komunikácii v mestskej časti Žiliny Mojšova Lúčka. Obchádzkovo trasa prevádza cestu I/18 ponad údolie. Celková dĺžka staničenia obchádzky je 301 m. Obchádzka je navrhnutá po ľavej strane cesty I/18, začína tesne pred mostným objektom dočasným násypom, pokračuje mostným provizóriom a následne vchádza na terén na druhej strane údolia kde sa napája na cestu I/18. Obchádzka je navrhnutá ako dočasná asfaltová komunikácia. Časť obchádzky je dvojpruhová obojsmerná komunikácia, v úseku od km 0,026 69 do km 0,104 08 je navrhnutá ako jednopruhá obojsmerná komunikácia (vrátane mosta). Po ukončení prác sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, čo prinesie pozitívny dopad na dopravnú situáciu v predmetnej lokalite. Navrhovaná činnosť nekladie nároky na potrebu statickej dopravy. Vplyv na dopravu bude v celkovom kontexte pozitívny a dlhodobý. Stavba nevyžaduje plochy statickej dopravy.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

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.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

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

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na pamiatkovo chránené objekty.

Vplyvy na archeologické náleziská

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú archeologické náleziská. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na archeologické náleziská.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na území dotknutom realizáciou zámeru sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa priamy vplyv zámeru na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy. Iné vplyvy Po odstránení staveniska budú všetky plochy vyčistené od stavebných odpadov a zbytkov materiálov. Plochy budú následne zarovnané, budú zahumusované a uvedené do pôvodného stavu. Iné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepredpokladajú.

Vplyvy na hlukovú situáciu

Negatívnym zdrojom hluku počas búracích a stavebných prác navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza 2 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti. Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Vplyvy hluku počas výstavby hodnotíme ako negatívne a krátkodobé. Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/18. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Z uvedeného dôvodu nebola realizovaná ani hluková štúdia. Celkový vplyv na hlukovú

situáciu po uvedení nového mosta do prevádzky hodnotíme ako mierne negatívny, ale nezmenený oproti súčasnému stavu, pred realizáciou navrhovanej činnosti.

**Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie**

Príprava navrhovanej činnosti sa bude riadiť technologickými predpismi a normami. Riziká počas demolačných a stavebných prác vyplývajú z charakteru práce (práce s mechanizmami a zariadeniami). Riziká je možné eliminovať dôsledným dodržiavaním podmienok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dôležité sú podmienky požiarnej ochrany a prístup k objektom v prípade použitia požiarnej techniky po spevnených prístupových plochách. Vzhľadom k tomu k vzniku havárie môže dôjsť len po zlyhaní technických zábran pôsobením vonkajších činiteľov alebo obzvlášť neopatrnou a nezodpovednou manipuláciou, pohybom strojov a vozidiel v areáli staveniska. Riziká technického pôvodu je možné eliminovať pri dodržaní všetkých stavebných, prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov. Civilná obrana a zabezpečenie protipožiarnej ochrany stavby je zabezpečená. Komunikácia svojimi parametrami v plnej miere vyhovuje nárokom civilnej obrany a nárokom HaZZ. Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nie je predpoklad negatívnych vplyvov na životné prostredie. Počas prevádzky navrhovanej činnosti môže k negatívnemu vplyvu na životné prostredie dôjsť, len v prípade dopravných havárií motorových vozidiel, pri ktorých by vznikol únik znečisťujúcich látok do životného prostredia. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území neboli identifikované.

**Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi**  
Vplyvy počas prevádzky zariadenia budú mať charakter dlhodobý a trvalý s pozitívnym prínosom pre posudzovanú lokalitu a obyvateľstvo. Na základe predchádzajúceho hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia, ktoré by malo negatívne dopady na zdravie obyvateľov, resp. na životné prostredie. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti sa prejavujú len počas búracích a stavebných prác. Popisované negatívne vplyvy budú len krátkodobého, dočasného charakteru.

**Hodnotenie zdravotných rizík**

Vplyv činnosti na zdravotný stav obyvateľstva by sa mohol prejavovať pri výraznom negatívnom ovplyvnení základných zložiek životného prostredia (ovzdušie, voda, pôda), ako aj priamymi vplyvmi ako sú napr. hluk, vibrácie, elektromagnetický a svetelný smog a pod. Z hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva, že predpokladané vplyvy nie sú natoľko významné, aby ovplyvnili zdravotný stav obyvateľstva, alebo vyvolali následné zdravotné riziká. Zvýšený hluk a prašnosť budú vznikať len počas demolačných prác a počas výstavby nového mostu.

Realizácia zámeru sa bude riadiť predovšetkým stavebnými a technologickými predpismi a normami. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod.. Tieto riziká je možné eliminovať pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci. Vzhľadom k tomu, že realizácia investičného zámeru bude len vo vyhradenom priestore, nemôžu vzniknúť reálne zdravotné riziká ani iné dôsledky na obyvateľstvo.

Zdravotné riziká vyvolané realizáciou zámeru hodnotíme ako zanedbateľné až nulové.

**Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia**

Navrhovaná činnosť 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. Navrhovaná činnosť nezasahuje žiadny z prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability. Navrhovaná činnosť sa nachádza a bude sa realizovať v meste Žilina v mestskej časti Mojšova Lúčka a nahradí súčasný most ponad Stráňavský potok v rovnakom mieste, ako stojí most, ktorý je v nevyhovujúcom stave, aj v súčasnosti.

V súčasnosti sa v širšom okolí nachádzajú prevažne poľnohospodárske plochy a zastavané plochy, pre ktoré je charakteristická pomerne nízka biodiverzita. Posudzované plochy, pre realizáciu navrhovanej činnosti nie sú z fytoecologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Vzhľadom na charakter biotopu priamo na riešené územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov. Pretože sa činnosť bude vykonávať na lokalite, ktorá slúži aj v súčasnosti rovnakému účelu, vplyv na biodiverzitu bude nulový.

**Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia**



Z celkového pohľadu, je možné hodnotiť navrhovanú činnosť, ako činnosť, ktorá prinesie pozitívnu zmenu do jestvujúceho prostredia, nakoľko bude nevyhovujúci most, ktorý je v zlom technickom stave, nahradený novým, ktorý zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy v hodnotenom území.

Z negatívneho dopadu na životné prostredie a obyvateľstvo je možno označiť obdobie počas demolačných prác a výstavby samotného mostu, ktoré bude sprevádzané zvýšením znečistenia ovzdušia a zvýšenou hladinou hluku. Z celkového pohľadu sa bude jednať len o dočasné negatívne vplyvy.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy zámeru nepresahujú štátne hranice.

Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

S prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia sa nepredpokladajú také vplyvy, ktoré by mohli výrazne negatívne ovplyvniť súčasný stav životného prostredia v širšom okolí.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Neboli identifikované ďalšie možné významné riziká spojené s realizáciou zámeru.

Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie  
Pre realizáciu zámeru a jeho prevádzku je potrebné dôsledné dodržiavanie platných technologických, bezpečnostných a protipožiarnych predpisov a platnej legislatívy.

Opatrenia z hľadiska ochrany horninového prostredia

Počas výstavby je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel a stavebných mechanizmov, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.

Opatrenia na ochranu zdravia ľudí

Pri prevádzke činnosti dodržať ustanovenia zákon č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci. Dôležitým aspektom bezpečnosti ľudí, je prehľadné a dostatočné vyznačenie dopravných obmedzení, ktoré vzniknú počas búracích a stavebných prác. Pri realizácii objektu je nutné dodržiavať všetky súvisiace TKP, normy, vyhlášky a predpisy. BOZP sa riadi nariadením vlády 396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisku, vyhláškou 147/2013 o bezpečnosti práce a technických zariadeniach pri stavebných prácach.

Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd

- Vypracovať postupy v prípade havarijnej situácie počas výstavby, ktorý bude riešiť elimináciu negatívneho vplyvu stavby na životné prostredie (prašnosť, únik škodlivín, technický stav vozidiel stavby, odstavné plochy, komunikácie, dopravné trasy a iné). Náležitosti plánu budú vypracované v zmysle platnej legislatívy.

- Zabezpečiť dobrý technický stav stavebných strojov a mechanizmov z hľadiska možnosti únik znečisťujúcich látok a vykonávať pravidelné preventívne kontroly.

- Zabezpečiť miesta prípadného výskytu nebezpečných látok dostatočným množstvom havarijných prostriedkov.

- Počas prevádzky je potrebné zabezpečiť zníženie rizika havárií vozidiel, aby nedošlo k úniku možných kontaminantov do horninového prostredia.

- Zabezpečiť plochy, na ktorých budú parkovať stavebné stroje a mechanizmy vhodnými opatreniami, ktoré zabránia úkapom znečisťujúcich látok do životného prostredia.

Opatrenia na ochranu fauny, flóry a ich biotopov

- Nevyhnutný výrub stromov a krov realizovať mimo vegetačného obdobia a mimo obdobia hniezdenia vtákov na základe podmienok určených v súhlase orgánu ochrany prírody na výrub drevín.

Nakladanie s odpadmi

- Držiteľ odpadov je povinný odpady vznikajúce pri činnosti zhromažďovať a triediť podľa druhov a nakladať s nimi v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v platnom znení

- Dodržiavať ustanovenia zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch.

- V ďalšom stupni projektovej dokumentácie spresniť predpokladané množstvá O - odpadov a N - odpadov vznikajúcich počas realizácie navrhovanej činnosti.
- V prípade vzniku nebezpečných odpadov, tie zhromažďovať oddelene od ostatných odpadov v areáli stavby, na vyhradenom mieste. Tieto odpady musia byť uložené v nepriepustných obaloch a sudoch do doby prepravy oprávnenou osobou za účelom následného zneškodnenia, resp. zhodnotenia.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov odovzdal odpady na zhodnotenie/zneškodnenie len osobám, ktoré sú na túto činnosť.
- Pre odpady zo stavebných a demolačných prác zabezpečiť ich zhodnotenie, resp. prípravu na ich ďalšie využitie.
- Zabezpečiť, aby držiteľ odpadov viedol a uchovával evidenciu o druhoch a množstve odpadov, o ich zhodnocovaní a zneškodňovaní.

#### Opatrenia na ochranu pred hlukom a pred vibráciami

Zabezpečiť, aby stavebné práce neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí napr. správnu organizáciou prác. Dodržiavanie pracovnej doby, ktorá by mala byť vylúčená v nočných hodinách, v dňoch pracovného pokoja a počas sviatkov.

#### Zverejnenie zámeru

V rámci zisťovacieho konania OÚ Žilina - OSŽP rozoslal oznámenie o začatí správneho konania a predložení zámeru k navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 1 zákona na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, dotknutým orgánom, povolujúcemu orgánu, dotknutej obci a zároveň zverejnil na webovom sídle ministerstva a Okresného úradu Žilina oznámenie o predložení zámeru v termíne 16.01.2023.

#### Stanoviská k navrhovanej zmene

V zákonom stanovenom termíne doručili na OU Žilina – OSŽP svoje písomné stanoviská tieto subjekty

1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry listom č.j.: 6448/2023/SCDPK/5782 zo dňa 18.01.2023 s odporúčením ukončiť proces EIA v zisťovacom konaní bez pripomienok.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

2. Ministerstvo dopravy SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu listom č.j.: 08452/2023/ÚVHR/8762 zo dňa 25.01.2023 súhlasí s predloženou dokumentáciou s odporúčením ukončiť proces EIA v zisťovacom konaní bez pripomienok.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

3. Krajský pamiatkový úrad Žilina listom KPUZA-2023/933-2/4139/MAR zo dňa 18.01.2023 vydal záväzné stanovisko:

a) Termín začatia výkopových prác súvisiacich so stavbou je stavebník povinný písomne ohlásiť najmenej 5 dní vopred Krajskému pamiatkovému úradu Žilina, ktorý vykoná pred začatím výkopových prác prieskum detektorom kovov a následne odborný dohľad stavby formou obhliadky jej výkopov z hľadiska výskytu možných archeologických nálezov.

b) Ak počas stavebných prác dôjde k akémukoľvek archeologickému nálezu hmotnej alebo nehmotnej povahy, napr. objektu, kultúrnej vrstvy, zvyškov starších architektúr, stavebného materiálu, hrobov, fragmentov keramiky, pracovných nástrojov, mincí alebo kostrových pozostatkov, je nevyhnutné nález okamžite ohlásiť Krajskému pamiatkovému úradu Žilina, najneskôr na druhý pracovný deň po nájdení a ponechať ho bez zmeny až do obhliadky krajským pamiatkovým úradom.

c) Zabezpečiť preukázateľným spôsobom oboznámenie s podmienkami záväzného stanoviska všetky subjekty zúčastňujúce sa na realizácii stavby.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie. Uvedené podmienky sú súčasťou výroku rozhodnutia.

4. Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom, OU-ZA-OCDPK-2023/029570/2/BIL zo dňa 02.05.2023 s odporúčením ukončiť proces EIA s nasledovnou pripomienkou:

a) Z hľadiska nami sledovaných záujmov požadujeme v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rešpektovanie potrieb dopravnej obslužnosti vo vzťahu k ceste I/18. Vzhľadom na jeho stav je výmena nevyhnutná (ideálne až po uvedení úseku D1 Lietavská Lúčka – Dubná Skala do užívania).

OÚ Žilina: Berie na vedomie. Podmienka je súčasťou výroku rozhodnutia.

5. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia na úseku štátnej správy ochrany prírody a krajiny listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2023/012041-002/Bal zo dňa 23.01.2023 s odporúčaním ukončiť proces EIA bez pripomienok.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

6. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako miestne a vecne príslušný orgán štátnej odpadového hospodárstva listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2023/012039-002/Kbn zo dňa 30.01.2023 súhlasí bez pripomienok s odporúčaním ukončiť proces SEA.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

7. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia na úseku ŠS OO listom, OU-ZA-OSZP3-2023/012040-002/Jak zo dňa 01.02.2023 s odporúčaním ukončiť proces EIA bez pripomienok.

OÚ Žilina: Berie na vedomie.

8. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia na úseku štátnej vodnej správy listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2023/012037-002/Bar zo dňa 03.02.2023 s odporúčaním ukončiť proces EIA s nasledovnými pripomienkami:

a) Stavebný objekt „D 301 – Úprava Stráňavského potoka“ má charakter vodnej stavby, preto bude predmetom povolenia Okresného úradu Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako špeciálneho stavebného úradu na úseku štátnej vodnej správy, podľa stavebného zákona a zákona o vodách.

b) „Podľa § 73 ods. 21 zákona č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) je stavebník povinný predložiť k žiadosti o ÚR záväzné stanovisko podľa §16a vodného zákona od Okresného úradu v Žiline, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek ŽP kraja.“

c) Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona, aby nedošlo k ohrozeniu alebo k znečisteniu podzemných a povrchových vôd.

d) Pri vykonávaní zemných prác prijať účinné opatrenia na zamedzenie prípadného úniku ropných látok zo strojných mechanizmov a riešenie prípadných havarijných stavov.

e) Ďalší stupeň projektovej dokumentácie predložiť tunajšiemu úradu na vyjadrenie.

OÚ Žilina: Berie na vedomie. Podmienky a), b) a d) sú súčasťou výroku tohto rozhodnutia, ostatné upozorňujú na platnú legislatívu.

9. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Žiline listom ORHZ-ZA-2023/000158-001 zo dňa 01.02.2023 súhlasí bez pripomienok.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

10. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline listom č.j.: RÚVZZA/OHŽPaZ/226/388/2023 zo dňa 18.01.2023 s poznámkou, že nie je v danej veci príslušným orgánom a postúpilo predložený zámer MDVRR SR, Oddelenie oblastného hygienika.

OÚ Žilina: Berie sa na vedomie.

V stanovenej lehote neboli vznesené ďalšie pripomienky dotknutých orgánov. Svoje pripomienky neuplatnili v zákonom stanovenej lehote Žilinský samosprávny kraj a Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia. Tieto v zmysle § 23 ods. 4 sa považujú za súhlasné stanoviská.

Verejnosť

Združenie domových samospráv, Bratislava, stanovisko doručené prostredníctvom e-mailu dňa 23.01.2023, doplnené zaručeným elektronickým podpisom prostredníctvom elektronickej podateľne na Okresný úrad Žilina predkladá nasledovné stanovisko zo dňa 26.01.2023:

Združeniu domových samospráv vyplýva v zmysle § 24 ods. 2 zákona EIA č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka následných povoľovacích konaní. Predkladáme Stanovy Združenia domových samospráv: <https://>

online.fliphtml5.com/txsmk/xtdt/, výpis z registra občianskych združení MV SR: <https://ives.minv.sk/rmno/detail?id=7hBEUOI3nhVqv7v56IqrvmDXCpt3nJ9NDcV62g3KF8WvfhvcBt0qZVTPjMKk19> a potvrdenie o pridelení IČO: <https://online.fliphtml5.com/txsmk/ahnt/>.

Pre elektronickú komunikáciu používajte mail: [eia@samospravdomov.org](mailto:eia@samospravdomov.org) Pre písomný styk použite elektronickú schránku Združenia domových samospráv na ÚPVS slovensko.sk.

a) Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požadujeme používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesi recyklátov živých materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.

OÚ Žilina: V rámci realizácie navrhovanej činnosti sa neuvažuje s využitím recyklátov, čo však nevylučuje ich použitie pri realizácii stavby, ak to podmienky umožnia. Recykláty však musia spĺňať technické a environmentálne kritériá v súlade s platnou legislatívou.

b) Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2>). Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle § 3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach>. Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad. Uvedené žiadame subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.

OÚ Žilina: Predmetná príručka sa zaoberá retenčnými opatreniami pre prírodné vody, ktorých prvotnou funkciou je zlepšenie a/alebo obnovenie retenčnej schopnosti prírodných a človekom vytvorených pôdných a vodných ekosystémov, avšak pri výstavbe nového cestného objektu sú opatrenia v uvedenej príručke bezpredmetné. Povinnosť uvedená v ustanoveniach § 3 ods. 4 a 5 zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení sa vzťahuje na činnosť zasahujúcu do ekosystémov, ich zložiek alebo prvkov, z uvedeného dôvodu je bezpredmetná. Pri stavbe „I/18 Mojšova Lúčka - Most 263“ nedochádza k nakladaniu s vodami. Odvodnenie mosta bude riešené priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky. Voda bude nasmerovaná k obrube, kde budú osadené mostné odvodňovače. Voda z odvodňovačov bude ďalej zvedená do Stráňavského potoka. Požiadavka realizácie tzv. dažďových záhrad je neopodstatnená.

c) Požadujeme, aby sa zámer prispôbil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z.z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možností voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standarty-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb>) a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie. Uvedené žiadame subsumovať pod cestnú zeleň podľa §14 Cestného zákona.

OÚ Žilina: Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti považujeme túto požiadavku za neopodstatnenú, pretože realizáciou stavby nedôjde k zmene funkčného využitia územia.

d) Žiadame vypracovať projekt dekonštrukcie projektu po jeho dožití a preukázať možnosť zhodnotenie a recyklácie jeho jednotlivých súčastí.

OÚ Žilina: Na uvedenú pripomienku neprihliada. Príslušný orgán v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti hodnotí obdobie prípravy navrhovanej činnosti a jej realizácie, a ak je to odôvodnené povahou navrhovanej činnosti, aj etapu jej ukončenia spojeného s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou, čo je vzhľadom na dĺžku životnosti stavby irelevantné.

e) Žiadame použiť na konštrukciu ciest vodopriepustné asfalty a betóny s prímiesou recyklovaných plastov.  
OÚ Žilina: Materiály a technológie použité pri výstavbe mostov musia byť navrhnuté v súlade s príslušnými normami a technickými podmienkami, pričom projektant zodpovedá za správnosť a úplnosť vypracovania dokumentácie ako a aj za jeho realizovateľnosť.

f) Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiadame mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako grafitti alebo kocky LEGO (<https://www.thisscolossal.com/2012/07/street-artist-megx-creates-giant-lego-bridge-in-germany/>): Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom SSC údržbu a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.

OÚ Žilina: Na uvedené pripomienky neprihliada. Problematika sa netýka vplyvu na životné prostredie, s navrhovanou činnosťou nesúvisí.

Podľa dôvodovej správy novely zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie č.314/2014 Z.z. platnej od 1.1.2015 „Podľa Komisie sú hlavným nedostatkom platného zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov dôsledky nedostatočného prepojenia procesu posudzovania vplyvov navrhovaných činností s následnými povolovacími procedúrami, pretože sa tak vytvára priestor pre nerešpektovanie výsledkov procesu posudzovania vplyvov, ktorým tak nemôže garantovať ani plné zabezpečenie práv dotknutej verejnosti už účastnej na tomto konaní, resp. majúcej záujem o výsledok rozhodovania v záležitostiach životného prostredia. Otvára sa tak problematika implementácie v rámci právneho poriadku Slovenskej republiky časti tých požiadaviek Aarhuského dohovoru (Dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia zo dňa 25. júna 1998), ktoré smernica EIA implementuje (články č. 6, 7 a 9).“.  
Podľa čl.6 ods.4 Aarhuského dohovoru č.43/2006 Z.z. má verejnosť právo efektívne presadzovať svoje práva a záujmy pričom štátne orgány majú povinnosť realizáciu tohto práva efektívne zabezpečiť. Žiadame v odôvodnení rozhodnutia uviesť akým konkrétnym spôsobom bolo uvedené ustanovenie naplnené v predmetnom konaní a to vo vzťahu k právu na dobrú správu vecí verejných podľa čl.41 Charty základných práv EÚ najmä vo vzťahu k realizácii práva na informácie o životnom prostredí podľa čl.4 Aarhuského dohovoru a možnosti efektívne reálne ovplyvniť výsledok zámeru podľa čl.6 Aarhuského dohovoru a ktoré záväzné podmienky rozhodnutia sú materiálno-právnym prejavom naplnenia prístupu verejnosti k spravodlivosti v oblasti prístupu k spravodlivosti v otázkach životného prostredia pre nasledovné konania.

OÚ Žilina: Podľa zákona EIA má verejnosť vstupovať do konania počas celého procesu zisťovacieho konania, o čom bola informovaná. Následne po doručení stanovísk v zákonom stanovenej lehote bola opätovne upozornená na možnosť nahliadnutia do spisu a vznesenia pripomienok k doručeným stanoviskám podľa § 33 správneho poriadku.

Podľa §63 zákona EIA č.24/2006 Z.z. „Príslušný orgán pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov alebo navrhovaných činností alebo ich zmien zabezpečí vykonanie konzultácií s povolujuúcim orgánom alebo schvalujuúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov. (2) Obsahom konzultácií medzi navrhovateľom, obstarávateľom a ostatnými subjektmi procesu posudzovania vrátane verejnosti môžu byť najmä a) doplňujúce informácie o strategickom dokumente a navrhovanej činnosti, b) informácie o možných vplyvoch strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia, c) vzájomné oboznámenie sa so stanoviskami, d) doplnenie alebo upresnenie navrhovaných opatrení, e) obsah a rozsah poprojektovej analýzy. (3) Príslušný orgán uvedie výsledky konzultácií v odôvodnení rozhodnutia zo zisťovacieho konania podľa § 7 a 29 a v záverečnom stanovisku podľa § 14 a 37.“; v dôsledku §64 zákona EIA sa konzultáciu vykoná na zvolanom ústnom pojednávaní podľa §21 Správneho poriadku, ktorú má príslušný úrad povinnosť zvolať, ak si verejnosť uplatní svoje právo na konzultáciu podľa §63 ods.1 zákona EIA, posledná veta. Žiadame príslušný orgán aby zvolal ústne pojednávanie za účelom vykonania konzultácie s povolujuúcim orgánom resp. schvalujuúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov podľa §63 zákona EIA č.24/2006 Z.z.. Predmetom konzultácie medzi navrhovateľom, obstarávateľom a ostatnými subjektmi procesu posudzovania vrátane verejnosti by malo byť najmä: a) doplňujúce informácie o strategickom dokumente a navrhovanej činnosti, b) informácie o možných vplyvoch strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia, c) vzájomné oboznámenie

sa so stanoviskami, d) doplnenie alebo upresnenie navrhovaných opatrení, e) obsah a rozsah poprojektovej analýzy. Žiadame uviesť výsledok konzultácie v odôvodnení vydaného rozhodnutia.

• Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí. • S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme. • Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti žiadame doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky nášho združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme 4 nezasielať. • Toto podanie písomne potvrdíme podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk.

• Zásady Integrity konania ZDS: <https://enviroportal.org/portfolio-items/zasady-integrity-konania-zds/>

• Environmentálne princípy činnosti ZDS: <https://enviroportal.org/portfolio-items/environmentalne-principy-cinnosti-zds/>

OÚ Žilina: Ak by mal zákonodarca prijatím ustanovenia § 24 ods. 1 zákona EIA v úmysle zverejňovať celý spisový materiál, neuvádzal by jednotlivo, ktoré informácie je správny orgán v priebehu konania povinný zverejňovať. Rovnako tak nemožno jednotlivé stanoviská dotknutých orgánov, povoľujúceho orgánu, dotknutej obce, rezortného orgánu, príp. dotknutej verejnosti, ako pravidelnú súčasť v konaniach podľa zákona EIA, považovať v zmysle § 24 ods. 1 písm. i) zákona EIA za „iné informácie dôležité na vydanie záverečného stanoviska alebo povolenia“. Takýmito informáciami sú informácie, ktoré nemožno v konaniach predvídať. Zverejnenie konkrétnej informácie je na správnom uvážení prvostupňového správneho orgánu a správny orgán túto možnosť využíva prevažne v prípade, pokiaľ v rámci doplnenia podkladov investora sú doručené nové, zásadne pozmenené informácie oproti zverejnenej dokumentácii.

Prístup k obsahu spisu v rámci prebiehajúceho konania, ako už bolo vyššie uvedené, zabezpečuje inštitút nazerania do spisov upravený v § 23 Správneho poriadku, pričom v týchto ustanoveniach nie je explicitne vyjadrená povinnosť správneho orgánu zasielať účastníkovi konania na jeho žiadosť fotokópie celého spisového materiálu, či už v listinnej alebo elektronickej podobe.

Ustanovenie § 23 ods. 1 správneho poriadku jednoznačne predpokladá, aby účastník konania využil aktívne svoje právo nahliadnuť do spisu. Pričom má právo robiť si zo spisov výpisy, odpisy a dostať kópie spisov s výnimkou zápisníc o hlasovaní. Táto možnosť nahliadnuť do spisu bola poskytnutá počas celého procesu zisťovacieho konania. Opätovne uvádzame, že nie je povinnosťou správneho orgánu zasielať podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku spolu s výzvou na vyjadrenie sa k podkladom automaticky aj samotné podklady. Je teda na účastníkoch konania, aby využili svoje právo nahliadnuť do spisu a oboznámili sa s podkladmi, prípadne požiadali pri nahliadnutí do spisu o kópiu tohto spisu.

SP vyžaduje aktívnu súčinnosť tak správneho orgánu, ako aj účastníka konania.

Zákon EIA neukladá povinnosť príslušnému orgánu vykonať konzultácie s povoľujúcim orgánom alebo schvaľujúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov.

Následne príslušný orgán v zmysle § 33 správneho poriadku listom č.j.: OU-ZA-OSZP3-2023/010363 zo dňa 11.04.2023 upovedomil účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do spisového materiálu a prípadného vzniesenia pripomienok k doručeným stanoviskám.

Dňa 14.04.2023 bolo doručené emailom stanovisko Združenia domových samospráv Bratislava, ktoré bolo doplnené dňa 18.04.2023 zaručeným elektronickým podpisom, kde sa uvádza:

„Úrad nás listom vyzval na vyjadrenie k podkladom; tieto podklady samotné však neboli k listu priložené a neboli nám doručené ani iným spôsobom; neboli zverejnené na enviroportáli. Keďže nedošlo k reálnemu oboznámeniu s podkladmi, považujeme tento úkon úradu za formalistický a neúčinný. Všeobecný právny predpis v §3 ods.6 správneho poriadku predpokladá zverejňovanie informácií verejného záujmu na úradnej tabuli a na webe, osobitný právny predpis v §24 ods.1 písm.i zákona EIA predpokladá zverejnenie informácií dôležitých na vydanie rozhodnutia na úradnej tabuli a na webe; nedošlo teda k naplneniu účelu a významu §33 správneho poriadku v kontexte §3 ods.6 správneho poriadku a §24 ods.1 písm.i zákona EIA. Tým úrad nedal účastníkovi v rozpore s §3 ods.2 správneho poriadku reálnu možnosť sa oboznámiť s podkladmi rozhodnutia ako predpokladá §33 správneho poriadku. Nemáme záujem o nahliadnutie do spisu podľa §23 ods.1 správneho poriadku; len chceme aby nás úrad reálne oboznámil s podkladmi rozhodnutia a to v zmysle §3 ods.4 správneho poriadku tak, aby verejnosť zbytočne nezaťažovalo.

Jedným z imanentných predpokladov činnosti správneho orgánu je danosť atribútu preskúmateľnosti správneho aktu orgánu verejnej správy, a to z hľadiska požiadavky zrozumiteľnosti správneho aktu (jazykovej aj logickej) a požiadavky na určitú kvalitu i kvantitu dôvodov v ňom obsiahnutých. Je potrebné mať na pamäti, že odôvodnenie rozhodnutia plní niekoľko funkcií, predovšetkým má presvedčiť účastníkov o správnosti postupu správneho orgánu

a o zákonnosti jeho rozhodnutia. Tým sa napĺňa jedno zo základných pravidiel konania – posilňovať dôveru občanov v správnosť rozhodovania, aby prijaté rozhodnutia fyzické a právnické osoby viedli k dobrovoľnému plneniu povinností. Ďalšou funkciou je kontrolná funkcia predovšetkým tých orgánov, ktoré budú rozhodnutie prípadne preskúmať. Presvedčivé odôvodnenie tak môže zamedziť zbytočnému uplatňovaniu opravných prostriedkov. Ak atribút preskúmateľnosti odôvodnenie rozhodnutia správneho orgánu nenapĺňa, potom správny súd nemôže správny akt preskúmať, nemôže si správny súd na závere správneho orgánu vybudovať svoje úvahy o veci a ani účastníci proti nemu nemôžu náležite formulovať žalobné námietky. Preskúmateľnosť správneho aktu orgánu verejnej správy je predpokladom predovšetkým pre to, aby sa účastník mohol domáhať svojich práv na správnom súde; ak taký predpoklad nie je naplnený, nemôže práve z tohto dôvodu správny akt obstáť.

ZDS si uplatňuje stanoviská a pripomienky, ktoré sú relevantné (t. j. týkajúca sa veci) a zároveň konkrétne (t. j. formulovaná dostatočne jasným spôsobom).

Za relevantnú možno podľa ustálenej judikatúry Európskeho súdu (napr. vo veciach Hiro Balani v. Španielsko, § 28; Bochan v. Ukrajina, § 84; Krasulya v. Rusko, § 52) považovať taký argument, ktorý ak by bol vyhodnotený ako „opodstatnený“ (vecne správny), mal by vplyv na výsledok rozhodnutia vo veci. Z námietkami takéhoto charakteru, ako je zrejmé z ustálenej judikatúry Európskeho súdu a Ústavného súdu SR, je povinný sa orgán verejnej správy (ako aj súd) vecne vysporiadať. Na tomto mieste správny súd zdôrazňuje, že to, že je námietka relevantná a konkrétna, ešte nesvedčí aj o „opodstatnenosti“ (well-founded), resp. vecnej správnosti argumentu. Posúdenie „opodstatnenosti“ inak relevantného a inak relevantnej a konkrétnej námietky musí však byť predmetom úvah orgánu verejnej správy.

Vo vzťahu k tomu, čo sa má rozhodnutím preukázať žiadame nasledovné:

1. Žiadame zabezpečiť doplňujúce informácie podľa §29 ods. 10 zákona EIA.
2. Žiadame zabezpečiť konzultácie s verejnosťou podľa §63 zákona EIA a za týmto účelom zabezpečiť ich obsahové náležitosti podľa §63 ods.2 zákona EIA.
3. Do rozhodnutia uviesť závery konzultácií podľa §63 ods.3 zákona EIA.

OÚ Žilina: Problematikou nazerania do spisu a zabezpečenia konzultácii sa zaoberal príslušný orgán už vyššie v tomto odôvodnení.

Toto rozhodnutie spĺňa náležitosti rozhodnutí v zmysle správneho poriadku a je dostatočne odôvodnené, poskytuje dostatočný záver o tom, že v rámci zisťovacieho konania bola navrhovaná činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta jej vykonávania a očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, možnosti realizácie opatrení navrhnutých v zámere na odstránenie a zmiernenie nepriaznivých dopadov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov dostatočne vyhodnotená správnym orgánom a že táto navrhovaná činnosť nemá negatívny vplyv na životné prostredie v danej lokalite.

Príslušný orgán vychádzal z komplexných výsledkov zisťovacieho konania. Dotknuté orgány a povoľujúce orgány nepoukázali na očakávané zhoršenie kvality zložiek životného prostredia a podmienok ochrany verejného zdravia. Niektoré pripomienky boli zahrnuté do opatrení určených vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia, ďalšie sa týkajú povinností navrhovateľa vyplývajúce z ustanovení všeobecne záväzných predpisov, preto nemôže byť predmetom rozhodovania príslušného orgánu ale budú riešené v rámci povoľovacieho procesu, ktoré sú záväzné pre príslušný povoľovací orgán.

## Vyhodnotenie

OÚ Žilina, OSZP3 posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych, vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov, pričom vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Pri rozhodovaní použil primerane kritériá pre zisťovacie konanie podľa Prílohy č. 10 k zákonu o posudzovaní (transpozícia prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie).

Navrhovaná činnosť sa nachádza v území už v minulosti posúdenom v zisťovacom konaní podľa zákona a sú známe vplyvy na životné prostredie. Navrhovaná činnosť nevyvolá nové vplyvy. Uvedená skutočnosť sa prejavila aj v stanoviskách od dotknutých orgánov, ktoré dali kladné stanoviská resp. stanoviská s pripomienkami a nepožadovali ďalšie posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti.

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona sa vykonáva v predprojektovom štádiu. V rámci predloženého zámeru boli podrobne zdokumentované vstupy a výstupy a predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti zodpovedajúce stupňu prípravy vypracovania zámeru k navrhovanej činnosti - posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Navrhovaná činnosť podlieha povolovaciemu procesu v zmysle zákona 50/1976 Zb. (stavebný zákon) a zákona č. 364/2004 Z.z.(vodný zákon).Tohto procesu sa zúčastňujú orgány ochrany životného prostredia a zdravia, ktoré sú dostatočnou zárukou, že nebude povolená taká činnosť, ktorá by bola v rozpore s príslušnými ustanoveniami všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

#### Záver

OÚ Žilina - OSŽP pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť bude posudzovať podľa zákona, prihliadal na stanoviská dotknutých orgánov doručené k predmetnému zámeru a pri konečnom rozhodovaní primerane použil kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona.

Na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého zámeru k navrhovanej činnosti, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavu z hľadiska zhodnotenia povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, najmä jeho únosného zaťaženia a ochrany poskytovanej podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, posúdenia súladu s územno-plánovacou dokumentáciou a úrovne spracovania zámeru k navrhovanej činnosti tunajší úrad konštatuje, že navrhovaná činnosť neohrozuje ani neprimerane neobmedzuje práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré boli súčasťou predloženého zámeru, a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V rámci zisťovacieho konania tunajší úrad nezistil žiadne skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia, alebo ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona, a preto Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Z výsledkov zisťovacieho konania a po zohľadnení stanovísk doručených k navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré je potrebné zohľadniť v procese konania o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov:

Zo zhodnotenia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti vykonanej v etape vypracovania zámeru k navrhovanej činnosti vyplýva, že sa nepredpokladajú také negatívne vplyvy, ktoré by mali za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území, oproti povolenému existujúcemu stavu, ktoré by bolo potrebné ďalej posudzovať podľa zákona EIA.

OÚ Žilina, OSZP3 na základe preskúmania zhodnotenia predloženého zámeru k navrhovanej činnosti, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavu z hľadiska zhodnotenia celkovej úrovne ochrany životného prostredia podľa zákona konštatuje, že nie sú ohrozené ani neprimerane ohrozené alebo obmedzené práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré boli súčasťou zámeru k navrhovanej činnosti, a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

#### Upozornenie:

Podľa § 29 ods. 16 zákona EIA dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí verejnosť spôsobom v mieste obvyklým.

Investor a povoľujúci orgán je povinný postupovať v zmysle § 38 zákona EIA.

#### Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu je možné podať odvolanie podľa § 53 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny zákon) v znení neskorších predpisov na Okresnom úrade Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.



V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona EIA sa za deň doručenia rozhodnutia považuje 15 deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona EIA.

Toto rozhodnutie nie je preskúmateľné súdom, pokiaľ nebol vyčerpaný riadny opravný prostriedok.

Zasiela sa podľa § 29 ods. 15 zákona:

Mesto Žilina - stavebný úrad, Nám. obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina - rovnopis

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 2902/6, 810 05 Bratislava

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina – ŠSOPaK, ŠSOO, ŠS OH, ŠVS

Ministerstvo dopravy SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Na priekope 170/4, 010 01 Žilina - rovnopisom

Okresný úrad Žilina odbor krízového riadenia, J. Kráľa 4, 010 01 Žilina

ORHaZZ v Žiline, Nám. požiarnikov 1, 010 01 Žilina

Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 010 01 Žilina

Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám. 19, 010 01 Žilina

Okresný úrad Žilina, OOP, J. Kráľa 4, 010 01 Žilina

Ing. arch. Pavel Kropitz  
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Suffix: 10002

#### Doručuje sa

Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava, Slovenská republika

Mesto Žilina, Žilina, Žilina, Slovenská republika

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, Bratislava, Slovenská republika

OKRESNÉ RIADITEĽSTVO HaZZ V ŽILINE, Námestie požiarnikov 1, 010 01 Žilina, Slovenská republika

OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA, ODBOR CESTNEJ DOPRAVY A POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ,

Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina, Slovenská republika

OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia,

Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina, Slovenská republika

OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA, ODBOR OPRAVNÝCH PROSTRIEDKOV, Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina, Slovenská republika

OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA, ODBOR KRÍZOVÉHO RIADENIA, Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina, Slovenská republika

#### Na vedomie

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto

Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina 1

Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske námestie, 010 01 Žilina 1

# 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 to zisťovacieho konania]  
Identifikátor: OU-ZA-OSZP3-2023/010363-0079300/2023

## Autorizácia elektronického úradného dokumentu

Dokument autorizoval: Ľubica Hanuliaková  
Oprávnenie: 1017 Vedúci oddelenia  
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: 18.05.2023 11:04:32 časové pásmo +02:00  
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky: 18.05.2023 11:04:45 časové pásmo +02:00  
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje:  
OU-ZA-OSZP3-2023/010363-0079300/2023

## Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii

Doložku vyhotovil: Ing. Mária Morháčová  
Funkcia alebo pracovné zaradenie: odborný radca  
Označenie orgánu verejnej moci: Okresný úrad Žilina  
IČO: 00151866  
Dátum vytvorenia doložky: 22.05.2023  
Podpis a pečiatka: