

I/68-041 Sabinov most

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované
podľa prílohy 8a k zákonu NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie v znení neskorších predpisov

Navrhovateľ:



Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest
Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

Zhotoviteľ:



ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby, Slovenská 86, 080 01 Prešov

Prešov, apríl 2020

č. zák.: 2972/2019
č. súpravy:

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	3
1. NÁZOV	3
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	3
3. SÍDLO	3
4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	3
5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE	3
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	4
2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	4
2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU	4
2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	4
2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY	12
2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH	13
3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE	15
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	15
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE	15
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	16
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	19
1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF	19
2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	19
3. VPLYVY NA OVZDUŠIE	19
4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY	20
5. VPLYVY NA PÔDU	20
6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	20
7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	21
8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	21
9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	21

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME	21
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	21
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ	21
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	21
14. INÉ VPLYVY.....	21
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV.....	22
V. VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	23
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	23
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	23
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	23
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	23
5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH.....	23
VI. PRÍLOHY.....	25
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA.....	25
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE.....	25
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	25
4. FOTODOKUMENTÁCIA.....	25
VII. DÁTUM SPRACOVANIA.....	26
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	26
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.....	26

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Košice

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Jozef Fabian – riaditeľ IVaSC Košice

Tel: 055 / 72 77 224

E-mail: jozef.fabian@ssc.sk

5. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENEJ OSOBY PRE POSKYTOVANIE RELEVANTNÝCH INFORMÁCIÍ O NOVARHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO KONZULTÁCIE

Ing. Gabriela Mareková – námestník úseku investičnej prípravy

Tel: 055/72 77 241

E-mail: gabriela.marekova@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Košice

Kasárenské námestie 4

040 01 Košice

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/68 – 041 Sabinov most

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Prešovský
Okres: Sabinov
Obec/katastrálne územie: Sabinov/Sabinov
Parcely: KN C – 5140/1, 2014/1, 2024/5, 2145/98, 2145/15
KN E – 2010, 2009, 2056

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

Most č.041 (M 3667) na ceste I/68 cez železničnú vlečku v meste Sabinov bol postavený v roku 1973 a v súčasnosti je v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave. Po hlavnej prehliadke mosta, ktorá sa uskutočnila v roku 2016, bol stavebný stav mosta vyhodnotený havarijný (VII). Súčasne v predmetnom mieste súvisiaci úsek cesty vykazuje zosuv svahu cestného telesa.

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a príľahlých úsekoch cesty podľa aktuálnych STN a EUNormiem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta.

2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Dokumentáciu k zmene navrhovanej činnosti tvorí dokumentácia na stavebné povolenie, spracovaná firmou ISPO spol. s r.o. v novembri 2019.

Prekážkou prevádzanej komunikácie je železničná vlečka v meste Sabinov.

Cesta I/68 má v predmetnom úseku šírku cca 8,50 m, so šírkou jazdného pruhu 3,25 m. V mieste mostného objektu je šírka cesty na cca 8,30 m s rozšírením v smerovom oblúku, v kategórii C9,5/60, kde jazdné pruhy sú šírky 2x3,25 m.

V rámci stavby nie je potrebná preložka inžinierskych sietí.

Predmetný objekt rieši príľahlé úseky cesty I/68 pred, na a za mostným objektom ev.č.68-041, ktorý sa rekonštruuje. Celková dĺžka úpravy na ceste I/68 je 255,00m.

Dĺžka trasy: 255 m

Smerové oblúky: $R=280$ m

Výškové oblúky: $R_{min}=2000$ m

Pozdĺžny sklon: $s_{min}=1,0\%$, $s_{max}=5,0\%$.

Priečny sklon je jednostranný premenlivý.

Konštrukcia vozovky v mieste novej konštrukcie vozovky je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.1

Asfaltový betón	AC 11 O; PMB; I;	40 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS;	0.5kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón.	AC 16 L; PMB; I;	60 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS;	0.5kg/m ²	STN 73 6129:2009
Emulzný mikrokoberec	EM8, I	20 mm	TP 064
Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť,			TP 064

Vrcholová ťahová pevnosť mi. 40kN/m (priečne aj pozdĺžne)

Asfaltový betón	AC 22 P; PMB; I;	90 mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PI;	0.70kg/m ²	STN 73 6129:2009
Cementom stmelená zmes	CBGM C _{8/10}	180 mm	STN 73 6124-1
<u>Nestmelená vrstva zo štrkodrviny</u>	<u>UM ŠD 0/63 Gp</u>	<u>min.250 mm</u>	<u>STN 61 6126</u>
Spolu	min.	640 mm	

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef2=90Mpa. V miestach s neúnosným podložíom je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti na danom úseku.

Dôležitou podmienkou zabezpečenia kvality a životnosti vozovky je dosiahnutie požadovaných návrhových hodnôt pevnostných a deformačných charakteristík konštrukčných vrstiev vozovky v zmysle platných technických noriem, technických predpisov a katalógových listov.

V mieste napojenia na začiatku a konci úpravy dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na jestvujúcu cestu.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičných profiloch, je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej zálievky.

Preplatovanie pozdĺžneho a priečného spoja realizovať 200mm.

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania hr. 40mm-210mm a nového krytu vozovky je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.2

Asfaltový betón	AC 11 O; PMB; I;	40 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS;	0.5kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón.	AC 16 L; PMB; I;	60 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS;	0.5kg/m ²	STN 73 6129:2009
Emulzný mikrokoberec	EM8, I	20 mm	TP 064
Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť,			TP 064

Vrcholová ťahová pevnosť mi. 40kN/m (priečne aj pozdĺžne)

<u>Asfaltový betón</u>	<u>AC 22 P; PMB; I;</u>	<u>90 mm</u>	<u>STN EN 13108-1</u>
Spolu	min.	210 mm	

Konštrukcia chodníka je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.3

Zámková dlažba	DL	60 mm	STN 73 6161-1
Lôžko	L fr.4/8mm;	40 mm	STN 73 6126

Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5 Gp	150 mm	STN 61 6126
Spolu		250 mm	

Úprava nespevnenej krajnice:

- Zrezanie príp. odkop hornej vrstvy jestvujúcej nespevnenej krajnice so zhutnením podkladu,
- rozprestretie separačnej geotextílie,
- dosypanie v hornej vrstvy štrkodrvinou fr.16-32 o hrúbke 100 mm so zhutnením do požadovaného sklonu 8,0%, tak aby povrch nesp. krajnice bol 30mm nižšie oproti povrchu vozovky (aby počas prevádzky nedošlo k prevýšeniu nesp. krajnice).

Podklad pod spevnením nesp. krajnice zo separačnej geotextílie musí tiež spĺňať požiadavku na zabránenie zakoreneniu náletových rastlín.

Základné údaje o moste podľa STN 73 6200

- a.) Podľa druhu prevádzanej komunikácie, most :
 - na pozemnej komunikácii
- b.) Podľa pridruženia iných alebo k iným prevádzkovým zariadeniam, most :
 - -
- c.) Podľa prekračovanej prírodnej alebo umelej prekážky, popr. umelej stavby :
 - most cez železničnú trať
- d.) Podľa počtu mostných otvorov alebo polí :
 - most s jedným otvorom
- e.) Podľa počtu mostovkových podlaží umiestnených nad sebou, potom most :
 - jednopodlažný
- f.) Podľa výškovej polohy alebo postradatelnosti mostovky (čl.138), most :
 - s hornou mostovkou
- g.) Podľa meniteľnosti základnej polohy hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - nepohyblivý
- h.) Podľa plánovanej doby trvania, most :
 - trvalý
- i.) Podľa priebehu trasy na moste :
 - v smerovom oblúku
- j.) Podľa situačného usporiadania, most :
 - šikmý
- k.) Podľa projektovanej zaťažiteľnosti, most :
 - s normovou zaťažiteľnosťou,
- l.) Podľa hmotnostnej podstaty hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - masívny
- m.) Podľa členitosti hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most :
 - plnostenný
- n.) Podľa predvolenej charakteristiky alebo statickej funkcie mostnej konštrukcie, most :
 - trámový
- o.) Podľa konštrukcie usporiadania priečneho rezu, most :
 - otvorene usporiadaný
- p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :
 - s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60):.....8,83 m

Šikmosť mosta (čl. 65):Pravá 43,3°

Voľná šírka mosta (čl. 69).....11m

Výška mosta (čl. 74):.....cca 7,10 m

Stavebná výška (čl. 75):0,90 m

Plocha mosta:14,0 x 11,4 = 159,60 m²

Zaťaženie mosta:podľa STN EN 1991-2

Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerých prepráv: šírka 9,5m; výška neobmedzená

Na základe statického výpočtu možno stanoviť nasledovné zaťažiteľnosti mosta:

- normálna zaťažiteľnosť Znm 32 t
- výhradná zaťažiteľnosť Zvh 90 t
- výnimočná zaťažiteľnosť Zvn 300 t

Popis mosta

Cesta I/68 je súčasťou cestnej siete SR a tvorí dôležitú dopravnú spojnicu v smere sever – juh. V predmetnom úseku prechádza cesta I/68 intravilánom mesta Sabinov.

Most č.68-041 (M3667) na ceste I/68 cez železničnú vlečku za mestom Sabinov bol postavený v roku 1973 a v súčasnosti je v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave. Po hlavnej prehliadke mosta, ktorá sa uskutočnila v roku 2016, bol stavebný stav mosta vyhodnotený ako havarijný (VII).

Súčasne v predmetnom mieste súvisiaci úsek cesty vykazuje zosuv svahu cetného telesa.

Cieľom stavby je rekonštrukcia mosta č. 68-041, rekonštrukcia cestného telesa a príslušného úseku cesty podľa STN EN kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Popis porúch

- Z hľadiska celkového pôsobenia: most vykazuje trvalé pretvorenie
- Zosuv svahov cestného telesa nad krídlami
- Spodnej stavby - obnažená betonárska výstuž, rozpad betónu, korózia betonárskej výstuže opôr
- Nosnej konštrukcie- rozpad betónu, obnažená betonárska výstuž, korózia výstuže, poškodené 2 krajné nosníky z oboch strán
- Mostný zvršok -sadanie, vplyvom poklesu- dochádza k deformáciám v chodníkovej časti a rímse
- Vozovka vykazuje trvalý priehyb a prepád krajnice nad krídlam, nadmerná hrúbka chodníkov a výška ríms i sanácia mostného zvršku a rímasy.
- Príslušenstvo mosta -trvalé pretvorenie, sadanie, korózia kovových častí mostného zábradlia a zábradľových zvodidiel -výmena bezpečnostných zariadení
- Preložka inžinierskych sietí umiestnené na moste

Územné podmienky

Je dané jestvujúcim umiestnením mostného objektu č.68-041 na ceste I/68 ponad železničnú vlečku do fy.SANAS v passportnom km 60,129 000 a v kumulatívnom staničení v km 58,966.

Geologické podmienky

Inžiniersko geologický prieskum bol realizovaný dvomi vrtmi a to blízko chodníka na pravej strane pred a za mostom. Podrobná správa je uvedená v dokumentácii.

Na základe získaných výsledkov prieskumu, možno usudzovať na spôsob a možnosti založenia krídel mosta I/68-041 cez železničnú vlečku v Sabinove. Krídlo v mieste sondy S-1 možno založiť na mikropilótovom základe, pričom mikropilóty budú votknuté do vrstvy zvetraných paleogénnych ílovcov (dĺžka mikropilót cca 4,0m). Krídlo v mieste sondy S-2 možno tiež založiť na mikropilótach, pričom za ideálne považujeme votknutie do paleogénnych ílovcov, ktorých hĺbku bude potrebné overiť sondou dopĺňujúceho prieskumu.

Rozsah návrhu

- Rekonštrukcia mostného objektu a úprava priľahlého úseku cesty I/68 v dĺžke cca 300 m pre odstránenie nevyhovujúceho stavebno - technického stavu mosta -sanácia spodnej stavby, sanácia nosnej konštrukcie, mostného zvršku, ríms, príslušenstva mosta
- Pre spodnú stavbu a nosnú konštrukciu je potrebné vykonať zjednodušenú diagnostiku (zistenie triedy betónu, overenie rozmiestnenia a stavu výstuže, spôsob zakladania odkopom v mieste opory a pod ...)
- Rekonštrukcia cestného telesa (pravá strana za mostom) pozostávajúca zo stabilizácie cestného svahu v predpokladanej dĺžke cca 100 m,
- Výmena dvojice krajných nosníkov po oboch stranách mosta,
- Nová spriahajúca doska,
- Úprava chodníkov,
- Vyriešiť odvodnenie mosta a cesty I/68,
- Preložky/úpravy inžinierskych sietí
- Na celom úseku bude riešená výmena zvodidiel
- Na krídlach mosta budú osadené ochranné zábradlia
- Z dôvodu deformácie nivelety nad mostným objektom sa na úseku cca 140,0 m opraví cesta v plnom rozsahu vozovkových vrstiev. Na dĺžke 10-15 m sa vymení obrusná vrstva vozovky s plynulým napojením
- Majetkoprávne vysporiadanie – dočasný záber riešiť v rámci cestného telesa

Búracie práce

V rámci búracích prác sa demontuje záchytné bezpečnostné zariadenie (oceľové zábradlie) nachádzajúce sa na rímse mosta. Vyfrézujú sa živичné vrstvy vozovky. Vybúrajú sa časti rímsy. Odstráni sa izolácia mostovky aj ochrana izolácie pod rímsoú. Odbúra sa vyrovnávajúci betón až po nosnú konštrukciu, taktiež sa očistí časť rubu spodnej stavby. Očistia sa časti krídel, na ktorých bola vybúraná rímsoá. Budú odstránené aj 2x2 krajné nosníky z oboch strán mosta.

Pred začatím búracích prác je potrebné preveriť či sa na mostnom objekte nenachádzajú inžinierske siete. V prípade, že sa inžinierske siete na moste nachádzajú je nutné postupovať podľa vyjadrení správcov týchto sietí.

Búracie práce budú vykonávané s maximálnou opatrnosťou a v minimálnom nutnom rozsahu, aby sa v čo najväčšej možnej miere eliminovali nežiaduce účinky otrasov na mostný objekt.

Pri búraní ríms budú použité záchytné siete a lešenia. Vybúraný materiál bude odvezený a uložený na skládku odpadov.

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Charakteristika objektu

Jedná sa o jednopoloťový most, s rozpätím poľa 9,7 m. Mostný objekt bol postavený v roku 1973. Nosná konštrukcia mosta je uložená na spodnej stavbe s mostnými krídlami.

Nosnú konštrukciu mosta tvoria prefabrikované železobetónové nosníky typu HÁJEK, dĺžky 10,15 m. Konštrukčná výška prefabrikátov je 0,500 m, šírka 0,500 m, osová vzdialenosť cca 0,505 m. Hrúbka dosky prefabrikátov je cca 0,300 m. Počet prefabrikátov v priečnom reze je 26ks. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 12,3 m. Nosná konštrukcia je na spodnej stavbe uložená bez ložísk.

Vedenie nivelety na komunikácii je upravené, je zmenený priečny sklon na moste zo strechovitého na jednostranný. Na priľahlých úsekoch úpravy bude plynulé napojenie realizované uložením novej obrusnej vrstvy.

Výška priechodného prierezu na železničnej vlečke ostáva existujúci 4,85 m.

Výmena nosníkov

Na oboch stranách mosta budú vymenené 2x2 krajné nosníky. Nosníky budú dodané podľa konkrétneho výrobcu a podľa DVP dodávateľa. Nosníky budú navrhnuté v zmysle platných noriem. Nosníky budú spriahnuté zo spriahajúcou doskou betonárkou výstužou.

Spriahajúca doska

Nová spriahajúca doska bude betónovaná priamo na očistený horný povrch nosnej konštrukcie. Spriahajúca doska bude premennej hrúbky od cca 240 mm – 410 mm.

Spriahajúca doska bude vystužená betonárskou výstužou, tak aby bolo dodržané nominálne krytie ocele betónom 40mm.

Po odbúrání konštrukčných vrstiev sa betónový povrch existujúcej nosnej konštrukcie upraví otryskaním vodným lúčom prípadne v mieste mostných záverov, kde je predpoklad zatekania a tým degradácie betónu sa rozrušený betón odstráni oklepaním. Konštrukciu čistiť tak aby maximálny dovolený tlak pri čistení vodným lúčom bol 300 Barov a aby nedošlo k poškodeniu betónovej konštrukcie. Takto pripravený povrch sa zameria a zhotoviteľ objektu si podľa zamerania vybetónuje spriahujúcu dosku do požadovaných výšok.

V prípade že bude betón nosnej konštrukcie skorodovaný, znehodnotený betón sa odstráni. V prípade, že dôjde k čiastočnému odhaleniu betonárskej výstuže, je potrebné ju očistiť a ošetriť ju vhodným ochranným náterom na výstuž. Povrch konštrukcie sa očistí od nečistôt a naniesie sa adhézný náter pre čo najlepšie prilnutie spriahajúcej dosky k pôvodnému betónu.

Pri sanácií poškodeného betónu a výstuže treba postupovať podľa technologického postupu predpísaným výrobcom použitého materiálu a podľa TKP č.18 a č. 17 pre zosilnenie spriahnutou betónovou výstužou TKP 19. Na ošetrený a pripravený horný povrch nosnej konštrukcie sa môže betónovať nová spriahajúca doska.

Horný povrch spriahajúcej dosky bude kopírovať sklonové pomery na moste. Priečny sklon na moste bude jednostranný 5,0%. Vo vzdialenosti cca 1,4 m od okraja dosky na pravej strane mosta (v smere staničenia) bude v priečnom smere vytvorené úžľabie. Od tohto úžľabia bude stúpajúci sklon smerom k voľnému okraju 2,5%. Pozdĺžny sklon spriahajúcej dosky je premenný a rešpektuje navrhnutú niveletu komunikácie I/68 na moste. V spriahajúcej doske budú vyvrtané nové otvory pre osadenie trubičiek odvodnenia izolácie. Spriahnutie spriahajúcej dosky s nosnou konštrukciou sa zabezpečí spriahajúcimi tŕňmi \varnothing 12 mm.

Na konci spriahajúcej dosky v mieste dilatácie bude povrch spriahajúcej dosky upravený pre osadenie ochrany dilatácie (oceľový krycí plech).

Úprava pohľadových plôch spodnej stavby a NK

V rámci rekonštrukcie mosta bude celý povrch opôr, prilahlých krídel a NK očistený tlakovou vodou 300 Bar. Takto očistený povrch bude sanovaný v hr. 20-60 mm. Odhalená výstuž bude očistená a ochránená ochranným náterom. Lokálne kaverny po očistení budú vyspravené sanačnou maltou. Ďalej sa vykoná reprofiliácia povrchu v hrúbke 40 mm a zjednocujúca stierka v hr. 10 mm. Na záver bude povrchu natretý protikarbonatným náterom.

Konštrukcia vozovky na moste

Konštrukcia vozovky na moste bude živičná dvojvrstvomá zrealizovaná v nasledujúcej skladbe:

- | | | | |
|---|---|------------------------------|-------|
| - | asfalt. koberec mastixový modifikovaný | AC _o 11 - I; PMB; | 40 mm |
| - | spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m ² | PSE-M | |
| - | asfaltový betón strednozrnný modifikovaný | ACI 11 - I; PMB; | 45 mm |
| - | spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m ² | PSE | |
| - | natavovací asfaltový izolačný pás NAIP | | 5 mm |
| - | zapečatujúca vrstva | | |
| - | obrokovaný povrch spriahajúcej dosky | | |

Na styku obrubníkovej časti ríms a nového krytu vozovky sa vloženie lišty vytvorí 20 mm široká škára do hĺbky 40 mm ktorá sa vyplní trvalo pružnou zálievkou s predtesnením podľa VL4-mosty, s kvalitatívnymi požiadavkami uvedenými v STN 73 6242.

Izolácia mostovky

Na izoláciu mostovky sa môžu použiť len kompletne izolačné systémy odskúšané a schválené povereným akreditačným pracoviskom. Izolácia mostoviek sa môže vykonávať len na základe technologického predpisu (ďalej TP) na zhotovenie stanoveného izolačného systému. Na zaistenie kvality, všetky izolačné práce môžu

vykonávať len špecializovaní zhotoviteľia s potrebnou odbornou spôsobilosťou. TP spracovaný zhotoviteľom izolačných prác musí obsahovať detailný postup prác pri zhotovovaní jednotlivých vrstiev, podmienky za ktorých sa môžu izolačné práce vykonávať, parametre všetkých použitých materiálov, spôsob ochrany izolácie počas realizácie i po jej dokončení, spôsob kontroly kvality.

Na pripravený povrch spriahajúcej dosky sa nanesie zapečatujúca vrstva podľa STN 73 6242 a realizuje sa izolácia mostovky pomocou izolačných natavovacích pásov.

Prekrývanie pásov z NAIP sa na pojazdnej časti mostovky zrealizuje podľa VL.4 . Izolácia sa nataví až k voľnému okraju spriahajúcej dosky. Následne sa izolácia ochráni ochrannou vrstvou. Pri okraji rímsy sa izolácia dokonale utesní trvale pružnou zálievkou s predtesnením. Pri oprave zvršku v dvoch etapách po poloviciach je potrebné zabezpečiť, aby došlo k prekrytiu izolačných vrstiev pokladaných v týchto dvoch etapách. Ochrana betónu ríms sa zabezpečí ochranným náterom. Izolácia mostovky musí byť v súlade s TKP 22.

Odvodnenie mosta

Odvodnenie povrchu mosta bude zaistené pozdĺžnym a priečnym sklonom mosta. Voda z vozovky a ríms bude odvedená v úžľabí v osi odvodnenia.

Odvodnenie povrchu izolácie je zaistené drenážnym kanálikom zhotoveným v úžľabí novej spriahajúcej dosky. Drenážny kanálik bude šírky 100mm a bude na celú výšku ložnej vrstvy vozovky. Pred oporou 2 (na nižšej strane mosta), bude umiestnený priečny drenážny kanálik taktiež šírky 100mm. Priečny drenážny kanálik bude zaústnený do pozdĺžneho kanálika. V pozdĺžnom kanáliku od opory 2 po odvodňovaciu trubičku bude vytvorený protisklon.

Na moste budú umiestnené 1ks odvodňovacích trubičiek. V tomto mieste je preto potrebné vyvŕtať otvor v nosnej konštrukcii pre osadenie odvodňovacej trubičky.

Odvodnenie mosta bude tvoriť certifikovaný systém odvodnenia. Pre odvodnenia mostov platia TKP 04. Voda z cesty a mosta bude pomocou sklzov odvedená do jestvujúcich priekop.

Rímsy

Na moste sú navrhnuté kombinované rímsy z lícových rímsových prefabrikátov a monolitickou časťou rímsy.

Na moste je šírka ríms 1,5 m. Priečny sklon ríms je 2,5% smerom do vozovky. Strana priliehajúca k vozovke bude tvoriť obrubu o celkovej výške 150 mm. Horná hrana na obrube bude skosená 5:1 mm. Vodorovný povrch a hrana priliehajúca k vozovke bude chránená protichloridovým náterom. Do ríms bude ukotvené oceľové zábradlie.

Rímsové prefabrikáty budú vysoké 0,6 m, ich základná skladobná dĺžka bola uvažovaná 2,0m (výrobná dĺžka 1,990 m). Koncové rímsové prefabrikáty budú domerané a vyrobené podľa skutočnosti na stavbe. **Presný tvar a kotvenie upresní dodávateľ rímsových prefabrikátov.**

Pozdĺžna škára medzi vozovkou a rímami bude v celej dĺžke ríms tesnená asfaltovou modifikovanou zálievkou s predtesnením gumovým profilom.

Betonáž jednotlivých nadväzujúcich pracovných úsekov ríms bude realizovaná striedavo, min. Čas vybetónovaného úseku pred betonážou vedľajšieho je 2 dni, dĺžka betónového taktu 6m. Pracovné škáry budú uskutočnená bez prerušenia výstuže. Betónovať sa bude každý druhý záber ohraničený pracovnými škárami.

Za rímami budú na oboch koncoch mosta nadväzovať verejné chodníky.

Do pravej chodníkovej rímsy sú navrhnuté 2 x rezervné chráničky priemeru 76 mm. Pod ľavou rímou bude osadená vonkajšia chránička priemeru 110 mm pre preložku kábla verejného osvetlenia.

Na oporných múroch (krídlach) bude monolitická rímsa bez zvislej časti.

Úpravy spodnej stavby

Po očistení spodnej stavby sa spraví na mostných krídlach a oporných múroch dobetónávka do požadovaných výšok. Spriahnutie nových častí spodnej stavby s pôvodnými konštrukciami sa zabezpečí spriahajúcimi tŕňmi. Budú zhotovené nové prechodové dosky na začiatku aj konci mosta.

Bezpečnostné zariadenia

Na oboch stranách mosta bude do monolitckej časti rímsy osadené oceľové zábradľové zvodidlo so zvislou výplňou a s úrovňou zachytenia H3. Na pravej rímse bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,1m so zvislou výplňou. Zábradlie bude zložené z jednotlivých panelov. Pätná doska bude k stĺpiku zábradlia privarené v priečnom skole rímsy 2,5%. Stĺpiky zábradlia budú podliate plastmaltou min. hr. 10 mm. Výška zábradlia bude 1,10 m nad povrchom rímsy. V mieste nad mostnými závermi pri osi uloženia 1 a 2 bude zrealizovaný dilatčný styk pre posun ± 20 mm. Farebný odtieň prvkov bude určený objednávatelom pred samotnou realizáciou.

Na konci a začiatku mosta bude na zábradlie upevnená tabuľka s ev.č. mosta.

Na rímse oporných múrov bude umiestené zábradlie výšky 1,1m. Zábradlie bude kotvené pomocou oceľovej pätnej dosky a chemických kotiev. Podliatie plastmaltou min. hr. 10 mm.

Protikorózna ochrana zábradlia bude uskutočnená kombinovaným náterom. Povrchová úprava zábradlia a samotná realizácia budú spĺňať požiadavky TKP 10, TKP 20 a TKP 21 a TP 068.

Úpravy v okolí mosta

Na pravej strane pred mostom je z chodníka navrhnuté prístupové schodisko pre prístup pod most.

Okolie mosta bude vyčistené od náletových krovov. Nad opornými múrmi budú na zvedenie vody slúžiť slzy z betónových tvárnic, ktoré budú zvedené do vývarísk.

Preložka kábla VO

Majitelia a správcovia dotknutých elektrických vedení a zariadení:

Správcom verejného osvetlenia je Verejnoprospešné služby, spol. s r.o..

Základné technické údaje:

Vedenia NN:

Napäťová sústava: 3 / PEN AC, 400/230V, 50 Hz / TN-C

Ochrana pred úrazom el. prúdom (STN EN 61140 a STN 33 2000-4-41):

Základná ochrana pred úrazom el. prúdom v normálnej prevádzke je riešená:

- izolovaním živých častí, príloha A, kapitola A.1
- zábranami a krytmi, príloha A, kapitola A.2

Ochrana pred úrazom el. prúdom pri poruche je riešená:

- samočinným odpojením napájania v sieti TN čl. 411.3.2
- uzemnením a ochranným pospájaním, čl. 411.3.1

Druh el. zariadenia podľa vyhl. č.508/2009 Z.z., príloha č.1: elektrické zariadenia s vyššou mierou ohrozenia skupiny „B“

Technické riešenie

Rekonštrukciou mosta ev.č. 68-041 na Hollého ul. v meste Sabinov bude dotknutý existujúci rozvod VO a to AYKY 4x16 vedený po ľavej strane komunikácie I/68 a ďalej v chráničke umiestnenej na ľavej jestvujúcej rímse v smere do mesta Sabinov.

Navrhovaná preložka vedenia VO vyhotovená káblom AYKY-J 4x16 bude začínať napojením v stožiarovej svorkovnici existujúceho osvetľovacieho stožiaru s označením 16/9. Vzhľadom na rozsiahlu rekonštrukciu mosta bude potrebné zrealizovať preložku na moste v dvoch krokoch. Najprv bude vykonaná dočasná preložka počas ktorej bude kábel zatahnutý do HDPE chráničky dočasne uchytený ku krajnému nosníku na moste. Následne po ukončení rekonštrukcie mosta bude kábel dočasnej preložky podľa potreby skrátený a zatahnutý do HDPE chráničky uloženej pod ľavou rímso. Preložka bude ukončená napojením navrhovaného kábla v stožiarovej svorkovnici existujúceho osvetľovacieho stožiaru s označením 16/8. Kábel bude v celom rozsahu preložky zatahnutý do HDPE chráničky.

Dĺžka dočasnej preložky rozvodu verejného osvetlenia: 56m

Dĺžka trvalej preložky rozvodu verejného osvetlenia: 52m

Pri križovaní káblov s ostatnými inžinierskymi sieťami je potrebné dodržať požadované vzdialenosti v zmysle STN 73 6005. V ochrannom pásme inžinierskych sietí je potrebné vykonávať výkopové práce ručne za dozoru a podľa podmienok správcov sietí. Pred začatím zemných prác je potrebné zaistiť vytýčenie a vyznačenie terajších inžinierskych sietí. Pri realizácii navrhovaných ochrán je potrebné zabezpečiť účasť technického dozoru správcu vedenia.

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia mosta ev.č. 68-041 cez železničnú vlečku a nadväzujúcich úsekov cesty I/68 bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Navrhovaná rekonštrukcia si vyžaduje dočasný záber pozemkov. Dočasnú obchádzkovú trasu nebude potrebné zriaďovať. K záberu LPF a PPF nedôjde.

Identifikácia záberov: dočasné – ostatná plocha – 1447m²
zastavaná plocha – 1108m²
trvalé: 0

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Navrhovaná Zmena neznamená pre životné prostredie významné zaťaženie odberom vody. Počas obdobia prestavby bude potrebná voda na pitie a hygienické účely, voda pre stavebné technológie a techniku. Predmetná stavba neobsahuje obslužné dopravné zariadenia, strediská správy a údržby, ktoré by si vyžadovali zásobovanie jednotlivými energiami.

Pitná voda a voda na hygienické účely, ako aj voda pre stavebné technológie a techniku bude získavaná z verejného vodovodu a blízkych vodných tokov.

Z hľadiska objemu vody a jej dostupnosti v území sa jedná o množstvo kapacitne málo významné.

Pri prestavbe vzniknú nároky na stavebné suroviny odpovedajúce charakteru stavby:

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

Zdrojom zemín a kameniva potrebného pre prestavbu objektov stavby budú miestne lomy.

Stavba nepredpokladá potrebu ďalších energetických zdrojov a surovín.

2.3.3 Požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Mostný objekt sa bude realizovať za obmedzenej premávky. Realizácia bude prebiehať po polkách. Oprava mostného objektu bude realizovaná v dvoch etapách.

V I. etape sa zrealizuje rekonštrukcia mosta a cesty na pravej strane a v II. etape sa zrealizujú práce na ľavej strane. Stavebné práce na rekonštrukcii mostného objektu začnú po presmerovaní dopravy na ľavú stranu mosta. Po zrekonštruovaní pravej strany sa doprava presmeruje na zrekonštruovanú stranu a bude zrekonštruovaná ľavá časť mosta.

V rámci I. a II. etapy bude cestná premávka riadená dočasným dopravným značením odsúhlaseným príslušným oddelením KDI Prešov.

2.3.4 Nároky na pracovné sily

Stavba počas prevádzky nebude vyžadovať žiadne nové pracovné sily.

2.4 ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.4.1 Ovzdušie

Etapa prestavby bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy.

Prestavba mosta neprinesie do daného územia nový zdroj znečisťovania ovzdušia.

2.4.2 Odpadové vody

Počas prestavby nebudú vznikať odpadové vody zo sociálnych zariadení staveniska (splašková odpadová voda). Stavba bude zabezpečená chemickými hygienickými zariadeniami.

Počas prevádzky nebudú vznikať žiadne nové odpadové vody. Spôsob odvodnenia komunikácii bude zachovaný tak, ako je to v súčasnosti.

2.4.3 Odpady

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade s §19 ods.1 písm. f zákona č.79/2015 Z.z.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

Prevádzkovateľ je povinný s odpadom vzniknutým pri prevádzke naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

V zmysle Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov sú vzniknuté odpady zatriedené:

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

Č. skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov druhu odpadu: Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	Katégoria:
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest	
17 01 01	Betón	O
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedené v 17 05 05	O

Poznámka: Predpokladané množstvá odpadov budú určené v ďalšom stupni PD.

O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad

Vybúrané betónové odpady budú predrvené a spätne použité do podsypových vrstiev. Nevhodná výkopová zemina bude uskladnená na skládke. Oceľový materiál bude uložený na skládke správcu, alebo odovzdaný do zberných surovín. Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade so zákonom č.79/2018 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2018 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2018 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

V prípade vzniku nebezpečného odpadu (havária stavebného alebo dopravného mechanizmu) musí byť zistený stupeň a rozsah znečistenia a odpad musí byť zneškodnený v súlade s právnymi predpismi.

Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia.

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

Odpad č. 17 02 01 – Drevo, kategória ostatný, odpad vznikne po výrube krovín zasahujúcich do záberov projektovanej stavby prípadne do jednotlivých objektov stavby, odpad sa predrví a použije na druhotné využitie.

Odpad č. 17 04 05 – Železo a oceľ, kategória ostatný, odpad vznikne po demolácií zvislého dopravného značenia a oceľových zvodidiel a zábradlia, oplotenia, odpad sa odpredá Zberným surovinám resp. sa odovzdá predmetnému správcovi na ďalšie využitie.

Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný. Odpad sa predrví a použije do násypov cestného telesa resp. obsypy konštrukcií.

Odpad č. 17 01 01 – Železobetón, kategória ostatný, vznikne pri demolácií cestných panelov zo spevnenej plochy stavebného dvora. Cestné panely si prevezme dodávateľ.

Frézovaný materiál, zvodidlá, zábradlia a iný využiteľný materiál sa uskladní v priestoroch správcu SaÚ PSK v Starej Ľubovni.

Odpady, ktoré nie je možné inak využiť, je nutné skladkovať na riadenej skládke odpadov Stará Ľubovňa vzdialenej cca 10,0 km.

Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiada orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle zákona č.79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 79/2015 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

2.4.4 Hluk

Počas prestavby

Počas etapy prestavby budú zdrojom hluku stavebné mechanizmy, činnosti, ktoré sprevádzajú stavebné postupy a stavenisková doprava. Hluk od týchto zdrojov bude dočasný, bude mať premenný, prerušovaný charakter a bude závisieť od druhu momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.).

Uvedené vplyvy budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na priestor stavby a časovo viazané na dobu prestavby, pričom dôležitú rolu bude zohrávať umiestnenie stavebných dvorov.

Počas prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje hluku.

2.4.5 Vibrácie

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

Obdobie prestavby

Počas obdobia prestavby môžu vibrácie vznikajúť hlavne činnosťou ťažkých nákladných strojov a realizáciou špeciálnych stavebných technológií. Rovnako môžu vznikajúť prejazdom ťažkých nákladných mechanizmov obytnou zástavbou.

Obdobie prevádzky

Prestavba mosta neprinesie žiadne nové zdroje vibrácií.

2.4.6 Žiarenie

V súvislosti s plánovanou prestavbou a prevádzkou mosta sa nepredpokladá produkcia akéhokoľvek druhu žiarenia.

2.4.7 Zdroje tepla a zápachu

Rovnako šírenie tepla a zápachu akejkoľvek povahy sa nepredpokladá v takom množstve, ktoré by negatívne ovplyvňovalo pohodu okolitých obývaných zón a užívateľov komunikácie. Zdroje zápachu budú v miestach stavebných dvorov, miešacích centrách betónu a asfaltu, pri samotnom pokladaní asfaltu.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE

V súčasnosti sa v dotknutom území nerealizuje iná stavba.

Riziká havárií: Riziká počas prestavby ako aj samotnej prevádzky súvisia s možným znečistením pôdy, povrchových vôd a následne aj horninového prostredia a podzemných vôd v dôsledku havarijného úniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, resp. havárie vozidiel z bežnej premávky. Počas prestavby je tomuto riziku možné predchádzať len dôslednou kontrolou technického stavu mechanizmov. Počas prevádzky nie je možné zo strany navrhovateľa tieto riziká ovplyvniť.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

- Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa §39a zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebného zákona) – pokiaľ príslušný stavebný úrad, mesto Sabinov v súlade s §39a, ods. 3 stavebného zákona neupustí od vydania rozhodnutia o umiestnení stavby
- Stavebné povolenie podľa §16 ods. 1 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (stavebné povolenie most, úpravy cesty I/68), ktoré vydáva špecializovaný stavebný úrad – Okresný úrad Prešov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- Podkladom pre vydanie vyššie uvedeného stavebného povolenia budú stanoviská príslušných orgánov štátnej správa, vrátane vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie k predkladanému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

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

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Mazúr-Lukniš in Atlas krajiny SR, 2002 je lokalita záujmového územia stavby zaradená do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústava Karpaty, provincia Západné Karpaty, subprovincia Vonkajšie Západné Karpaty, oblasť Podhôlno-magurská, celok Spišsko-šarišské medzihorie, podcelok Šarišské podolie.

Spišsko-šarišské medzihorie je eróznio-tektonická depresia obklopená pohoriami a má pretiahnutý tvar v smere zo severozápadu na juhovýchod. Budujú ho prevažne paleogénne horniny vnútrokarpatského flyša a horniny bradlového pásma. Georeliéf prevažne stredohorského charakteru je pahorkatinový, s nízkymi plochými chrbtami a širokými úvalinovitými dolinami. Najnižšie časti Spišsko-šarišského medzihoria patria do teplej, vyššie položené do mierne teplej a najvyššie oblasti do chladnej klimatickej oblasti. Severozápadnú časť územia odvodňuje rieka Poprad a juhovýchodnú Torysa.

Prevažná časť povrchu je odlesnená. Ihličnaté a listnaté lesy sa striedajú s plochami oráčín, lúk a pasienkov. V Spišsko-šarišskom medzihorí sa nachádza veľa zaujímavých objektov, ako napríklad hrebeň Hromovca medzi Lipanmi a Starou Ľubovňou, alebo zaujímavé skalnaté formy bradiel v podhorí Čergova. Na juhozápade sa rozprestiera podcelok Stráže, ktorý je zaujímavý predovšetkým tým, že je sopečného pôvodu. V okolí Veľkého Šariša sú kužeľovité sopečné exoty. Úchvatný výhľad na širokú krajinu Šariša sa otvára z andezitového kopca, ktorý vyčnieva nad obcou Veľký Šariš a na vrchole (570 m n. m.) ukrýva zrúcaninu Šarišského hradu, ktorý patrí k najrozsiahlejším stredovekým hradom Slovenska.

Geologická stavba

Predmetné územie je tvorené horninami vrchnej kriedy a paleogénu vnútorných Karpát. Z hornín sú to pieskovce, vápnité ílovce – flyš (hutnianske a zuberské súvrstvie)

Geodynamické javy – v riešenom území nie sú evidované žiadne geodynamické javy.

Ložiská nerastných surovín

Záujmového územia sa priamo nedotýkajú žiadne evidované dobývacie priestory ani chránené ložiskové územia.

Hydrogeologické pomery

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska patrí územie do hydrogeologického regiónu Šarišská vrchovina.

V rámci IGP boli realizované dva vrty do hĺbky 10m. Podzemná voda nebola narazená ani vo vrte S-1, ani vo vrte S-2.

Klimatické pomery

Sledované územie sa nachádza v mierne teplom, vlhkom, vrchovinovom okrsku s teplotou v júly nad 16°C, s počtom letných dní do 50. Počet dní so snehovou pokrývkou je 80-100. Priemerná ročná teplota 7°C – 8°C.

Voda

Záujmové územie odvodňuje Krakovský potok, ktorý je ľavostranným prítokom rieky Torysa. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie mosta v medzinárodnom ponímaní do povodia Dunaja. Realizovaná činnosť nezasahuje žiadnym spôsobom do Krakovského potoka.

Podzemné vody

V rámci Inžinierskogeologického prieskumu (CUNINKA, M., Košice: GEOVRT s.r.o., KOŠICE, 2019) boli vyhodnotené aj hydrogeologické pomery záujmového územia.

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do orografického celku Spišsko-šarišského medzihoria. Morfológii územia dominuje rovinné územie aluviálnej nivy rieky Torysa.

V geologickej stavbe územia tu možno vykleniť sedimenty kvartéru a paleogénu. Kvartér reprezentujú fluviaálne náplavy Torusy. Zastúpené sú povodňové íly, piesky a štrky. Podložie kvartéru tvoria sedimenty centrálnokarpatského flyšu. Jedná sa o pieskovcovo-ílovcové súvrstvie eocénu s absolútnou prevahou pieskovcov nad ílovcami. Podzemná voda sa kumuluje v riečnych štrkoch Torusy, kde spravidla vytvára jeden horizont s voľnou, alebo mierne napätou hladinou.

V rámci inžinierskogeologického prieskumu nebola hladina podzemnej vody narazená ani vo vrte S-1, ani vo vrte S-2.

Vzhľadom na to, že podzemná voda nebola narazená, neboli v rámci laboratórnej skúšky hodnotené agresívne vlastnosti vody.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú minerálne pramene.

Pôda

Posudzovaná činnosť sa nedotýka poľnohospodárskej pôdy, pretože ide iba o rekonštrukciu mostného objektu, nedôjde k novým trvalým záberom pôdy.

Dočasný záber bude na týchto druhoch pozemkov: ostatná plocha – 1447m², zastavaná plocha – 1108m².

Ovzdušie

Z údajov SHMÚ pri hodnotení kvality ovzdušia v SR pre rok 2017 vyplýva:

Oxid siričitý – v roku 2017 nebola v žiadnej aglomerácii a zóne prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2017 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

Kritická hodnota na ochranu vegetácie je 20 µg.m⁻³ za kalendárny rok a zimné obdobie. Táto limitná hodnota nebola prekročená v priebehu roku 2017 na žiadnej z EMEP staníc, ani za kalendárny rok, ani za zimné obdobie. Všetky hodnoty boli pod dolnou medzou pre hodnotenie (DMH) na ochranu vegetácie.

Oxid dusičitý – v roku 2017 nebola prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo prekročené na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2017 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

Kritická úroveň na ochranu vegetácie (30 µg.m⁻³ za kalendárny rok vyjadrená ako NO_x) nebola v roku 2017 prekročená na žiadnej z EMEP staníc. Hodnoty boli hlboko pod DMH na ochranu vegetácie.

PM₁₀ – v roku 2017 sa vyskytli prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24-hodinové koncentrácie na 12 staniciach, najviac na stanici Jelšava 82 krát, Banská Bystrica Štefánikovo nábr. 67 krát a Veľká Ida 62 krát. Priemerná ročná hodnota nebola prekročená na žiadnej monitorovacej stanici. Monitorovanie PM₁₀ dostatočne pokrýva územie Slovenska.

PM_{2,5} – pre častice PM_{2,5} je stanovený len ročný limit 25 µg.m⁻³, ktorý vstúpil do platnosti 1. 1. 2015. V roku 2017 táto hodnota bola prekročená na dvoch monitorovacích staniciach, a to na stanici Žilina Obežná a Jelšava Jesenského. Zdravotné dôsledky vyplývajúce zo znečistenia ovzdušia závisia od veľkosti aj zloženia častíc a sú tým závažnejšie, čím sú častice menšie. Európska a po implementácii aj slovenská legislatíva preto presúva ťažisko pozornosti na PM_{2,5}.

Jedným z ukazovateľov, ktorý má charakterizovať zaťaženie obyvateľstva zvýšenými koncentraciami PM_{2,5} je indikátor priemernej expozície (IPE), ktorý je pre daný rok definovaný ako nepretržitá stredná hodnota koncentrácie spriemerovaná za všetky vzorkovacie miesta za posledné 3 roky. Podľa prílohy č. 11 k vyhláške 360/2010 Z. z. má byť v roku 2020 dosiahnutá limitná hodnota 20 µg.m⁻³.

Oxid uhoľnatý – na žiadnej z monitorovacích staníc nebola prekročená limitná hodnota a úroveň znečistenia ovzdušia za predchádzajúce obdobie rokov 2012 – 2017 je pod DMH.

Benzén – najvyššia úroveň benzénu sa v roku 2017 namerala na stanici Krompachy, SNP 2,6 µg.m⁻³, čo je pod limitnou hodnotou 5 µg.m⁻³.

Pb, As, Ni, Cd – limitná ani cieľová hodnota neboli v roku 2017 prekročené. Priemerné ročné koncentrácie ťažkých kovov namerané na staniciach NMSKO sú väčšinou len zlomkom cieľovej, resp. limitnej hodnoty.

BaP – Priemerná hodnota koncentrácie BaP na staniciach Veľká Ida, Letná; Nitra, Štúrova a Banská Bystrica, Štefánikovo nábr. Prekročila cieľovú hodnotu 1 ng.m-3, čo môžeme na AMS vo Veľkej Ide pripísať priemyselnej činnosti (najmä výroba koksu) a čiastočne aj vykurovaniu domácností a na ostatných monitorovacích staniciach vplyvu vykurovaniu domácností pevným palivom a cestnej doprave, najmä dieselovým motorom.

Biota

Základná charakteristika vegetácie

Súčasný druhový a priestorový zloženie vegetácie je pozmenené. Je výsledkom pôsobenia dlhodobých selektívnych procesov spojených s poľnohospodárskou výrobou a antropogénnych činiteľov.

Fytogeografické členenie

Podľa fytogeografického členenia Slovenska patrí posudzované územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carparticum occidentale), obvodu východobeskydskej flóry (Beschidicum orientale) a do fytogeografického okresu Východné Beskydy.

Reálna mimolesná vegetácia

Súčasný stav vegetačného krytu posudzovaného územia je takmer úplne zmenený a antropogénne ovplyvnený. Zachoval sa len úzky pás bývalých brehových porastov Krakovského potoka, koryto ktorého bolo odklonené mimo most ev.č. 68-041 západným smerom. Krakovský potok križuje cestu I/68 asi 260m od mosta ev.č. 68-041. Na svahoch cesty I/68 sa nachádzajú prevažne krovinaté porasty drevín. Okolité plochy sú porastené ruderálnymi porastami bylín a tráv.

Fauna

V okolí hodnoteného územia sa vyskytuje bežná fauna prevažne urbanizovaného prostredia, v širšom okolí fauna typická pre poľnohospodársku krajinu.

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Riešené územie priamo nezasahuje do **chránených území a ich ochranných pásiem** definovaných podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody. V území platí prvý stupeň ochrany podľa zákona 543/2002 Z.z.

V záujmovom území neboli mapované **biotopy európskeho a národného významu** (§ 2, odstavec 2; zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody), ktorých zoznam je uvedený v prílohe č. 1, Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 534/2002 Z.z.. V záujmovom území rekonštruovaného mosta ani jeho bezprostrednej blízkosti sa nenachádza ani žiadna genofondovo významná plocha, v zmysle ustanovení zákona NR SR č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek, prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára podmienky pre trvale udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory, interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu. Približne 400 metrov od navrhovanej činnosti sa nachádza nadregionálny hydrický biokoridor rieka Torysa.

Obyvateľstvo

Keďže sa jedná len o rekonštrukciu jestvujúceho mosta neboli informácie o obyvateľstve podrobnejšie skúmané.

Kultúrne pamiatky

V posudzovanom území sa nenachádzajú žiadne evidované kultúrne a archeologické pamiatky. V historickom centre mesta Sabinov sa nachádza množstvo registrovaných NKP, ale rekonštrukciou mosta nebudú ovplyvnené.

Enviromentálna regionalizácia

Podľa členenia enviromentálnej regionalizácie je dotknutý Šarišský región charakterizovaný enviromentálnou kvalitou ako región s nenarušeným prostredím.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

1. VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vplyvy počas prestavby

Z hľadiska geodynamických pomerov je riešené územie stabilné a nevyžaduje žiadne sanačné opatrenia na vylepšenie.

- *Zemné práce pri zakladaní krídel mosta:* Na základe získaných výsledkov prieskumu, možno usudzovať na spôsob a možnosti založenia krídel mosta I/68-041 cez železničnú vlečku v Sabinove. Krídlo v mieste sondy S-1 možno založiť na mikropilótovom základe, pričom mikropilóty budú votknuté do vrstvy zvetraných paleogénnych ílovcov (dĺžka mikropilót cca 4,0m). Krídlo v mieste sondy S-2 možno tiež založiť na mikropilótach, pričom za ideálne považujeme votknutie do paleogénnych ílovcov, ktorých hĺbku bude potrebné overiť sondou dopĺňujúceho prieskumu. Vzhľadom na geologické pomery a navrhnutý spôsob zakladania spodnej stavby, sa negatívne ovplyvnenie horninového prostredia v dôsledku kompletnej prestavby mosta neočakáva.
- *Rekonštrukcia vozovky I/68:* Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.

Medzi neznáme vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf možno zaradiť:

- potenciálne riziko znečistenia horninového prostredia neočakávanou havarijnou situáciou - ako nepriamy vplyv,
 - potenciálne riziko ohrozenia kvality horninového prostredia pri rekonštrukčných prácach, napríklad penetračné nátery a pod. - ako nepriamy vplyv,
- tieto vplyvy možno eliminovať dodržiavaním pracovnej a technologickej disciplíny pri rekonštrukčných prácach.

Počas prevádzky sa po rekonštrukcii nepredpokladajú žiadne vplyvy s výnimkou rizika ohrozenia kvality horninového prostredia pri dopravnej nehode a úniku prevádzkových kvapalín.

Vplyvy na nerastné suroviny

Rekonštrukcia mosta na ceste I/68 neprechádza priamo cez žiadne ložiská nerastných surovín, taktiež nepretína žiadne chránené ložiskové územie. V rámci stavby sa budú v prípade nutnosti využívať existujúce ložiská surovín.

2. VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY

Počas prevádzky nenastane žiadna zmena v radiačnej a energetickej bilancii zemského povrchu, nakoľko sa stav oproti stavu pred rekonštrukciou vôbec nezmení.

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O), ale vzhľadom na charakter a rozsah rekonštrukcie vplyvy budú nevýznamné a oproti pôvodnému stavu sa v podstate nezmenia.

3. VPLYVY NA OVZDUŠIE

Počas prestavby bude dochádzať k mierne zvýšenej koncentrácii škodlivín zo stavebnej činnosti a stavebnej dopravy, a to najmä prachových častíc. Vzrastú aj emisie zo spaľovacích motorov pri prerušovanom toku dopravného prúdu – čakanie na zelenú pri striedaní dopravného smeru prúdu s motorom na voľnobehu. Vzhľadom na rozsah a plánovanú dĺžku rekonštrukčných prác hodnotíme tieto vplyvy ako lokálne, krátkodobé a nevýznamné.

Počas prevádzky – doprava pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhlíkovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O). Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38%, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %. Vzhľadom na to, že oproti pôvodnému stavu sa povrch vozovky zlepší, ale pre malý rozsah tejto zmeny nebude mať výraznejší pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v danom území.

4. VPLYVY NA VODNÉ POMERY

Počas prestavby

Vzhľadom na to, že stavba nie je v priamom kontakte so žiadnym vodným tokom, nečakávame, žeby mohlo dôjsť k ovplyvneniu kvality povrchových vôd.

Pri rekonštrukčných prácach bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo k ohrozeniu kvality vôd ani ku kontaminácii vôd. Pôjde hlavne o opatrenia v lokalite zariadenia staveniska, odstavných plôch pre mechanizmy a pri manipulácii s ropnými látkami. Zhotoviteľ stavby musí pri realizácii stavby dodržiavať platné predpisy na zabezpečenie ochrany vôd, hlavne zabezpečiť kontrolu technického stavu vozidiel stavby a musí vykonať opatrenia proti úniku ropných látok do vôd. Konkrétne opatrenia na ochranu podzemných vôd zabezpečí zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska. Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvnej vrstvy, hydrogeologických vlastností, hĺbky hladiny podzemnej vody a pod., Samotné teleso navrhovanej činnosti je vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody. Pri realizácii rekonštrukcie stavby v jej navrhovanom technicko–technologickom riešení s vykonaním navrhovaných technických opatrení nie je predpoklad, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd, či ovplyvneniu fyzikálno – chemických vlastností podzemnej vody v riešenom území stavby a v jeho okolí.

Počas prevádzky (okrem havarijných stavov) je riziko minimálne. Dotknuté záujmové územie nie je v priamom kontakte s vodným tokom, nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. V dotknutom území rekonštrukcie mosta sa nevyskytujú termálne ani prírodné minerálne vody.

5. VPLYVY NA PÔDU

Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd, s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie.

Rekonštrukčné práce na moste nepredpokladajú žiadny trvalý záber. Plochy dočasného záberu budú po ukončení rekonštrukčných prác vrátené do pôvodného stavu a zatrávnené.

Dočasný záber bude na týchto plochách: ostatná plocha – 1447m², zastavaná plocha – 1108m².

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Biotopy európskeho a národného významu v záujmovom území stavby rekonštrukcie mosta neboli mapované.

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k výrubu krovitých porastov na svahoch cesty I/68, ktoré by prekážali pri rekonštrukčných prácach na moste ev.č. 68-041. Krovité porasty budú odstránené v rámci údržby. K výrubu stromov nedôjde.

Celkovo je vplyv na faunu a flóru možné hodnotiť ako málo významný a prijateľný.

7. VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ

Prestavba mosta na mieste pôvodného mosta nebude mať na krajinu a krajinný obraz žiaden vplyv.

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Navrhovaná rekonštrukcia mosta sa nachádza v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny (v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov). Zmena navrhovanej činnosti nezasahuje a ani sekundárne neovplyvňuje chránené územia a ich ochranné pásma definovaných podľa zákona 543/2002. Bez vplyvu.

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Prestavbou mosta sa nijako neovplyvní územný systém ekologickej stability. Bez vplyvu.

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME

Stavba nebude mať vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme.

11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

V sledovanom území sa nenachádzajú kultúrne a historické pamiatky, taktiež nebudú. Bez vplyvu.

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Archeologické a paleontologické náleziská, ako ani významné geologické lokality neboli v sledovanom území identifikované.

13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY

Do tejto kategórie spadajú ľudové remeslá a tradície, ktoré rekonštrukciou mosta nebudú negatívne ovplyvnené.

14. INÉ VPLYVY

V okolí rekonštruovaného mosta neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia.

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

Počas prestavby dôjde k zvýšeniu hladiny hluku a zvýšeniu prašnosti, čo môže negatívne ovplyvniť pohodu života obyvateľstva. Vzhľadom na to, že sa jedná len o krátkodobý vplyv, lokálneho charakteru, ktorý bude pôsobiť mimo obytnej zástavby mesta, neočakávame, žeby mohlo dôjsť k ovplyvneniu zdravia obyvateľstva.

Plánovaná investícia nebude mať výrazný negatívny vplyv na súčasnú kvalitu životného prostredia hodnoteného územia a ani na zdravie obyvateľstva, očakáva sa priaznivé ovplyvnenie súčasnej situácie v posudzovanom území.

Zložka ŽP	Charakteristika vplyvu	Významnosť vplyvu
Horninové prostredie a reliéf	bez vplyvu	0
Klimatické pomery	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Ovzdušie	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Vodné pomery	riziko kontaminácie podzemných vôd v prípade havárie väčšieho rozsahu	Iba riziko havárie – rozsah sa nedá predpokladať
Pôda	bez trvalého záberu, dočasný záber ostatných a zastavaných plôch, ktoré budú vrátené do pôvodného stavu	0
Fauna, flóra a ich biotopy	neočakáva sa negatívny vplyv	0
Krajina-štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz	bez vplyvu	0
Chránené územia a ich ochranné pásma	bez vplyvu	0
Územný systém ekologickej stability	bez vplyvu	0
Urbánny komplex a využívanie zeme	bez vplyvu	0
Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy	bez vplyvu	0
Iné vplyvy	nevyskytujú sa	
Zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov	krátkodobé, lokálne zhoršenie kvality života	-1

0 – bez vplyvu (navrhovaná činnosť žiadnym spôsobom neovplyvní zložku životného prostredia, obyvateľstvo alebo využiteľnosť zeme, kultúrne a historické hodnoty územia, a pod.)

-1 – nevýznamný - zanedbateľný vplyv negatívny (ide prevažne o vplyv s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným príspevkom alebo dočasným pôsobením), pôsobiaci na malom území

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest** Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Košice

Identifikačné číslo: 00 33 28

Sídlo: Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/68 – 041 SABINOV MOST

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Prešovský
Okres:	Sabinov
Katastrálne územie:	Sabinov
Druh stavby:	rekonštrukcia
Most ev. č.:	68-041
Kategória cesty:	MZ 12/50 (red.9,55)

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Jedná sa o prestavbu mostného objektu na základoch pôvodného mosta.

Most č.041 (M 3667) na ceste I/68 cez železničnú vlečku v meste Sabinov bol postavený v roku 1973 a v súčasnosti je v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave. Po hlavnej prehliadke mosta, ktorá sa uskutočnila v roku 2016, bol stavebný stav mosta vyhodnotený havarijný (VII). Súčasne v predmetnom mieste súvisiaci úsek cesty vykazuje zosuv svahu cestného telesa.

Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a príľahlých úsekoch cesty podľa aktuálnych STN a EUnoriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia mosta

5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Najvýraznejšie výstupy zmeny navrhovanej činnosti sú: kvalita mostného objektu, skvalitnenie povrchu vozovky. Ostatné výstupy podľa súčasného stavu (nulového variantu) v porovnaní so zmenou navrhovanej činnosti sú v zásade rovnaké (znečistenie ovzdušia, odpady).

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti vytvárajú priaznivejšie podmienky pre bezpečnosť dopravy na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/68.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami sú kvalita mostného objektu a povrchu vozovky na moste a nadväzujúcich úsekoch cesty I/68. Vplyvy na prírodné prostredie budú preto v zásade porovnateľné s nulovým variantom.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Stavba bude realizovaná na základe stavebného povolenia. V ňom budú premietnuté všetky podmienky realizácie tak, aby boli dodržané všetky platné legislatívne podmienky smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo. Počas výstavby dôjde ku krátkodobému zvýšeniu hladiny hluku a prašnosti v dotknutom území (mimo obytnej zóny mesta) a k obmedzeniu plynulosti premávky v dotknutom území. Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na prestavbe a obyvateľstvo pohybujúce sa v blízkom okolí stavby.

Etapa prestavby – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

V období prestavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných prác a pohybu dopravných mechanizmov. Tento vplyv však bude lokalizovaný len na oblasť staveniska. Tieto vplyvy nedosiahnu takú intenzitu, aby mohli pôsobiť na životné prostredie mimo areálu stavby.

Výrub krovinatých porastov bude realizovaný v rámci údržby, pred začatím rekonštrukčných prác na moste ev.č. 68-041.

Navrhovaná zmena ako aj súčasný stav nezasahuje do územia so zvýšeným stupňom ochrany prírody, ani do územia zaradeného do sústavy NATURA 2000

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Z hľadiska obyvateľstva realizáciu zámeru možno hodnotiť pozitívne, nakoľko sa zlepšia dopravné pomery v území a významne sa zvýši bezpečnosť dopravy a obyvateľstva. Najvýraznejšie pocity pozitíva navrhovanej činnosti užívateľa cesty I/68. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti pôvodnému stavu nezmení, bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky na moste v rámci cesty I/68 zabezpečí správca komunikácie v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Etapa prevádzky – predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyv na ovzdušie a miestnu klímu sa oproti súčasnému stavu (nulový variant) nezmení.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu. Z hľadiska hydrologických pomerov, v prípade ak nedôjde k havarijnej situácii, realizácia zámeru nepredpokladá zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Vplyvy na krajinu. Súčasná štruktúra krajiny v danej lokalite predstavuje antropogénne pozmenenú krajinu. Realizácia zámeru preto neovplyvní charakter daného územia a nebude mať vplyv ani na štruktúru krajiny. Vlastná prevádzka nebude mať vplyv na krajinu ako takú.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva identifikované v hodnotení stavu a kvality jednotlivých zložiek v súčasnosti možno hodnotiť ako porovnateľné so zmenami navrhovanej činnosti. Zmena navrhovanej činnosti nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a obyvateľstvo, prinesie však skvalitnenie podmienok pre automobilovú dopravu.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA

Cesta I/68 vrátane mosta č. 041 bola realizované pred účinnosťou zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Táto činnosť nebola posudzovaná podľa zákona.

2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE

3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Dokumentácia je priložená v elektronickej verzii na CD.

4. FOTODOKUMENTÁCIA

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

apríl 2020

VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA

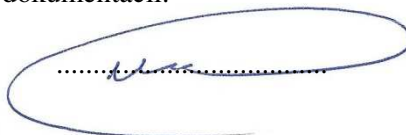
ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby

Slovenská 86

080 01 Prešov

Potvrdzujeme objektivitu údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Zodpovedný riešiteľ: Dušan Zamborský



Riešiteľ: Ing. Miroslav Petra



IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Oprávnený zástupca navrhovateľa:

Ing. Jozef Fabian
Riaditeľ IVSC Košice

.....

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Košice

Kasárenské námestie 4

040 01 Košice

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



Príloha č.4
Fotodokumentácia



Most 68-041 cez železničnú vlečku



Most 68-041 cez železničnú vlečku



Most 68-041 cez železničnú vlečku



Most 68-041 cez železničnú vlečku