

I/64 Partizánske - Oslany

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 Bratislava, Miletičova 19, 826 19 Bratislava

v zastúpení

Investičná výstavba a správa ciest Žilina, M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

Zhotoviteľ:



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

Prešov, apríl 2021

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	5
2.1	POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU	5
2.2	POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	5
2.3	POŽIADAVKY NA VSTUPY	31
2.4	ÚDAJE O VÝSTUPOCH	32
3.	PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE	35
4.	DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	35
5.	VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE	35
6.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	35
IV.	VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	39
1.	VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF	39
2.	VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY	40
3.	VPLYVY NA OVZDUŠIE	40
4.	VPLYVY NA VODNÉ POMERY	40
5.	VPLYVY NA PÔDU	41
6.	VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY	41
7.	VPLYVY NA KRAJINU - ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ	41
8.	VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA	41
9.	VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY	42

10. VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME	42
11. VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMiatKY, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ, VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY A NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	42
12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ	42
13. VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY	42
14. INÉ VPLYVY	42
15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV	42
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	43
1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	43
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	44
3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	44
4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	44
5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH	45
VI. PRÍLOHY	46
1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA	46
2. MAPA ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE	46
3. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	46
4. FOTODOKUMENTÁCIA	46
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	47
VIII. SPRACOVATEĽ OZNÁMENIA	47
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	47

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Slovenská správa ciest Bratislava

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

00 33 28

3. SÍDLO

Miletičova 19, 826 19 Bratislava

4. KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

PhDr. Ivan Brečka, MBA – riaditeľ IVSC Žilina

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest, M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina

Tel: 041/507 46 13

E-mail: ivan.brecka@ssc.sk

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

Ing. Stanislav Lališ – námestník úseku investičnej prípravy

Tel: 041/507 46 38

E-mail: stanislav.lalis@ssc.sk

Ing. Zuzana Vojteková – odborný zamestnanec úseku prípravy

Tel: 041/507 46 34

E-mail: zuzana.vojtekova@ssc.sk

Miesto konzultácie:

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest – Žilina

M. Rázusa 104/A

010 01 Žilina

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/64 Partizánske – Oslany

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj: Trenčiansky

Okres: Partizánske

Obec/katastrálne územie: Partizánske, Malé Uherce/ Partizánske, Malé Uherce, Veľké Uherce, Pažiť

Parcely:

k.ú. Partizánske: KN C – 3767/1, 3767/2, 3971/3, 3971/4, 3971/2, 3958/590, 3767/4, 3767/5, 3958/463, 3958/667, 3766, 3768, 3769, 3905/1, 3750/1, 3767/8, 4805/1

k.ú. Malé Uherce: KN C – 1674/4, 261/18, 261/6, 261/30, 269/2, 1675/2, 1656/1, 1675/1, 1684/1, 1696/1, 1680/7, 1681

KN E – 266/1, 261/2, 1680/100, 1681, 28/1, 28/2, 27/1, 27/2, 19, 20, 21, 22, 17/2, 9, 10, 1678, 968/1, 968/2, 968/18, 629/7, 631/1, 632/1, 633/101, 1680/200, 629/7, 631/1, 632/2, 633/101, 634/1, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 656, 657, 660, 663, 666, 667, 670, 671, 674, 675, 678, 679, 682, 683, 687, 688, 693, 694, 699, 700, 705, 706, 711, 712, 717, 718, 723, 724, 729, 730, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908

k.ú. Veľké Uherce: KN C – 3552, 3651/4, 1978/11, 1978/10, 1978/9, 1978/8, 3553/1

KN E – 1635, 1634, 16933, 1632, 1631, 1630/2, 1629, 1628, 1627, 1626, 1625, 1624, 1623, 1622, 1621, 1620, 1619, 1618, 1617, 1616, 1615, 1614, 1613, 1612, 1611, 1610, 1609, 1608, 1607, 1606, 1605, 1604, 1603, 1602, 1601, 1600, 1599, 1598, 1597, 1596, 1595, 1594, 1593, 1592, 1591, 1590, 1589, 1588, 1587, 1586, 1585, 1584, 1583, 1582, 1581, 1580, 1579, 1578, 1577, 1576, 1575, 1574, 1573, 1572, 1571, 1570, 1569, 3554, 1978, 3651,16, 1977/2, 1976/4, 1975/15, 1975/14, 1973, 1972/21, 1972/20, 1972/19, 1972/17, 1972/14, 1972/13, 1972/12

k.ú. Pažiť: KN E – 503, 455/20, 455/19, 455/18, 455/17, 455/16, 455/15, 455/14, 455/13

2. OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

2.1 POPIS SÚČASNÉHO STAVU A ZDÔVODNENIE PROJEKTU

V rámci modernizácie úseku cesty I/64 v Trenčianskom kraji v okrese Partizánske v cestnom staničení ckm 120,000 – 126,000 v dĺžke 6,00 km je riešená rekonštrukcia dvoch mostov, rekonštrukcia priepustov, frézovanie a realizácia nového krytu vozovky, realizácia novej konštrukcie vozovky, úprava krajníc, odvodnenie vozovky, úprava resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení, rekonštrukcia autobusových zastávok, rekonštrukcia chodníkov, úprava vjazdov, obnovenie priechodov pre chodcov s nasvetlením.

Rekonštruovaná a modernizovaná dopravná sieť aj na regionálnej úrovni postupne v celej EÚ prispeje k posilňovaniu vnútorného trhu, územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti a k znižovaniu emisií skleníkových plynov. Ako celok prinesie najmä bezpečnejšie cestovanie, rýchlejšie presuny ako aj zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie.

Existujúci mostný objekt ev.č. 64-044 (ID M4095) sa nachádza na ceste I/64 v km cca 127,710. Bol postavený v roku 1975 a premostňuje rieku Nitra.

Spodnú stavbu tvoria železobetónové opory. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia zo železobetónovej trámovej konštrukcie s previsnutými koncami. Rímasy vykazujú značný rozpad betónových častí a koróziu obnaženej výstuže. Na rímach je zabetónované oceľové trojmadlové zábradlie.

Na celej nosnej konštrukcii, hlavne na jej spodnej ploche, je vidieť stopy po priesaku vody a evidentné zatekanie nosnej konštrukcie. Na trámoch sú viditeľné šikmé trhliny. Dôsledok zatekania je nefunkčná hydroizolácia, kryt vozovky.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe bežnej prehliadky – V. Zlý.

Koryto rieky je pri moste regulované, svahy rieky boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Existujúci mostný objekt ev.č. 64-046 (ID M2960) sa nachádza na ceste I/64 v km cca 123,359. Bol postavený v roku 1975 premostňuje potok Drahožica.

Spodnú stavbu tvoria betónové opory spolu s betónovými mostnými krídlami. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia pozostáva z 12 ks predpätých nosníkov typu KA-67, dĺžky 9,0 m a výšky 0,45 m. Rímasy vykazujú značný rozpad betónových častí a koziu obnaženej výstuže. Na rímach je zabetónované oceľové trojmadlové zábradlie.

Na celej nosnej konštrukcii, hlavne na jej spodnej ploche, je vidieť stopy po priesaku vody a evidentné zatekanie nosnej konštrukcie. Dôsledok zatekania je nefunkčná hydroizolácia, kryt vozovky ako škára v dilatačnej oblasti.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe bežnej prehliadky – IV. Uspokojivý.

Koryto potoka je pri moste regulované, svahy potoka boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia cesty I/64 a zmeny umiestnenia mostov.

2.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

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

Celkový rozsah prác

Predmetná stavba rieši rekonštrukciu cesty I/64 na úseku Partizánske- Oslany v ckm 120,000-126,000.

Na predmetnom úseku sa uvažuje s nasledovnými opatreniami:

- Výmena - oprava krytu vozovky v stanovenom rozsahu. V osi cesty zrealizovať pružnú asfaltovú zálievku.
- Realizácia novej konštrukcie vozovky s prípadnou úpravou aktívnej zóny pre dosiahnutie minimálnych normových parametrov únosnosti v stanovenom rozsahu.

- Rekonštrukcia svetelnej križovatky v Partizánskom a križovatiek s cestou II/511 na Veľké Uherce a s cestou III/1759 na Pažiť.
- Realizácia odsunu jazdných pruhov pred vstupom do obce Malé Uherce pre spomalenie dopravy v km 123,00.
- Zrezanie nespevnených zemných krajníc do požadovaného sklonu, zhutnenie podkladu a dosypanie krajnice hr.100mm štrkodrvinou.
- Rozšírenie nespevnenej krajnice pre zvodidlo na predmetných úsekoch.
- Úprava priekop – prečistenie a vysprávka dláždených priekop, nové dláždené priekopy.
- Doplnenie a výmena záchytných bezpečnostných zariadení – oceľové zvodidlo na ochranu pred prekážkami. Doplnenie a výmena smerových stĺpikov za celoreflexné.
- Obnova vodorovného dopravného značenia v retroreflexnej úprave –profilované, doplnenie, výmena zvislého dopravného značenia a dopravných gombíkov.
- Rekonštrukcia priepustov.
- Rekonštrukcia existujúcich autobusových zastávok.
- Osvetlenie priechodov pre chodcov.
- Rekonštrukcia mostov ev. č. 044, ev. č. 046
- Úprava cesty I/64 s vyhovujúcim prejazdným profilom pod železničným nadjazdom s návrhom odvodnenia tlakovou kanalizáciou s čerpacou stanicou s vyústením do rieky Nitra

Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie.

Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytýčenie existujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bez zmeny. V prípade potreby budú ostatné inžinierske siete počas realizácie stavebných prác chránené.

Členenie stavby

Stavba je rozdelená na nasledovné stavebné objekty:

100-00	Cesta I/64
101-00	Úprava križovatky I/64 s MK v km 120,200
102-00	Úprava MK
103-00	Cesta I/64 - úprava podjazdu pod ŽSR
104-00	Úprava MK ul. Pod Šípkom
110-00	Nástupištia AZ a chodníky v k. ú. Partizánske
112-00	Nástupištia AZ a chodníky v k. ú. Veľké Uherce
201-00	Most ev.č.044
202-00	Most ev.č.046
300-00	Priepusty
501-00	Cestná kanalizácia
610-00	NN prípojka k CS
620-00	Verejné osvetlenie v k. ú. Partizánske
621-00	Verejné osvetlenie v k. ú. Malé Uherce
622-00	Osvetlenie priechodov pre chodcov v k. ú. Veľké Uherce
651-00	Preložka OK Orange
660-00	Preložka CSS

100-00 Cesta I/64

Popis funkčného riešenia

Predmetný objekt 100-00 rieši rekonštrukciu cesty I/64 na úseku mesta Partizánske až za križovatkou s cestou III/1759 do obce Pažiť a je zameraná na obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie a odstránenie lokálnych závad ohrozujúcich užívateľov komunikácie.

Začiatok úseku objektu 100-00 je v ckm 120,375-121,904.40 v dĺžke 1529,40m, ďalej v ckm 122,035-126,000 v dĺžke 3965m. Celkový rozsah objektu 100-00 je 5494,40m.

Na predmetnom úseku sa uvažuje s nasledovnými opatreniami:

- Výmena - oprava krytu vozovky v stanovenom rozsahu. V osi cesty zrealizovať pružnú asfaltovú zálievku.
- Realizácia novej konštrukcie vozovky s prípadnou úpravou aktívnej zóny pre dosiahnutie minimálnych normových parametrov únosnosti v stanovenom rozsahu.
- Rekonštrukcia križovatiek s cestou II/511 na Veľké Uherce a s cestou III/1759 na Pažiť.
- Realizácia odsunu jazdných pruhov pred vstupom do obce Malé Uherce pre spomalenie dopravy v km 123,00.
- Zrezanie nespevnených zemných krajníc do požadovaného sklonu, zhutnenie podkladu a dosypanie krajnice hr.100mm štrkodrvinou.
- Rozšírenie nespevnenej krajnice pre zvodidlo na predmetných úsekoch.
- Úprava priekop – prečistenie a výšková úprava zemných priekop, vysprávka dláždených priekop, nové dláždené priekopy.
- Doplnenie a výmena záchytných bezpečnostných zariadení – oceľové zvodidlo na ochranu pred prekážkami. Doplnenie a výmena smerových stĺpikov za celoreflexné.
- Obnova vodorovného dopravného značenia v retroreflexnej úprave –profilované, doplnenie, výmena zvislého dopravného značenia.
- Rekonštrukcia priepustov (rieši objekt 300-00 Prieputy).

Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom páse.

Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytyčenie existujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bez zmeny. V prípade potreby budú ostatné inžinierske siete počas realizácie stavebných prác chránené.

Popis technického riešenia

Smerové, výškové a šírkové usporiadanie.

Smerové vedenie komunikácie ostáva nemenné, v maximálnej miere zobrazená os cesty rešpektuje súčasné smerové vedenie komunikácie. Je charakterizované priamkami, smerovými kruhovými oblúkmi a smerovými oblúkmi s prechodnicami. Minimálny polomer je $R_{min}=80m$ a maximálny polomer je $R_{max}=50\,000m$.

Výškové vedenie komunikácie v maximálnej miere rešpektuje jestvujúcu niveletu vozovky. Pozdĺžny sklon a výškové polomery: $s_{min}=0,05\%$ a $s_{max}=2,75\%$, $R_{min}=600m$ a $R_{max}=200\,000m$.

Šírkové usporiadanie cesty vychádza z existujúcich pomerov dvojpruhovej komunikácie kategórie MZ 14/50 a C 11,5/60. V ckm 120,375-120,775 je redukovaná na MZ 9/50 (šírka jazdných pruhov je 2x3,50m, vodiaci prúžok 2x0,25m, spevnená krajnica 2x0,25m, nespevnená krajnica 2x0,50m), v ckm 120,775-121,904.40 je redukovaná na MZ 9,5/50 (šírka jazdných pruhov je 2x3,50m, vodiaci prúžok 2x0,25m spevnená krajnica min.2x0,50m, nespevnená krajnica 2x0,50m), v ckm 122,035-122,437.87 je redukovaná na MZ 8/50 (šírka jazdných pruhov je 2x3,25m, vodiaci prúžok 2x0,25m, nespevnená krajnica 2x0,50m), v ckm 122,450-122,981.45 je redukovaná na MZ 9,5/50 (šírka jazdných pruhov je 2x3,50m, vodiaci prúžok 2x0,25m, spevnená krajnica min.2x0,50m, nespevnená krajnica 2x0,50m), v ckm 122,981.45-126,000 je kategórie C 11,5/60 (šírka jazdných pruhov je 2x3,50m, vodiaci prúžok 2x0,25m spevnená krajnica min.2x1,50m, nespevnená krajnica 2x0,50m). V lokálnych miestach sa môže zmenšiť jazdný pruh na šírky min. 3,0m.

Šírka jazdných pruhov bude s polomeri menšími ako 320m rozšírená podľa STN 73 6101 tabuľka 18.

Šírka nespevnenej krajnice pri osadení smerového stĺpika je rozšírená o ďalších 0,25m, pri osadení cestného zvodidla o 0,70m.

Usporiadanie jazdných pruhov na ceste I/64 v križovatke s cestou II/511 na Veľké Uherce ckm 124,500 predstavuje:

- 1x samostatný pruh odbočenie vpravo š=3,50m
- 2x samostatný pruh priamo š=3,50m
- 1x samostatný pruh pre odbočenie vľavo š=3,50m
- 1x samostatný pripájajúci pruh š=3,50m

Usporiadanie jazdných pruhov na ceste I/64 v križovatke s cestou III/1759 na Pažiť ckm 124,925 predstavuje:

- 1x samostatný pruh odbočenie vpravo š=3,50m
- 2x samostatný pruh priamo š=3,50m
- 1x samostatný pruh pre odbočenie vľavo š=3,50m

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky po odfrézovaní existujúcich asfaltových vrstiev intravilán hr.120mm resp. extravilán hr.50mm je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.1

Asfaltový betón.....	AC 11 O, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; I; PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ;	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Emulzný mikrokoberec.....	EM8-II	20mm	STN 73 6129:2009
Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť'.....		STN EN 12273	
-vrcholová ťahová pevnosť min. 40kN/m (priečne aj pozdĺžne)			

Očistenie asfalt. povrchu,

Spolu : 120mm

Konštrukcia pri napojení na mostné objekty a rozšírení pripájajúceho pruhu križovatky s cestou II/511 na Veľké Uherce a realizáciu odsunu jazdných pruhov pre spomalenie dopravy je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.2:

Asfaltový betón.....	AC 11 O, PMB,I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; PMB,I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 22 P; PMB I;	70mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PI ; PMB	0,70kg/m ²	STN 73 6129:2009
Cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny.....	UM ŠD; 0-63 Gc;	220mm	STN 73 6126

Spolu : 560mm

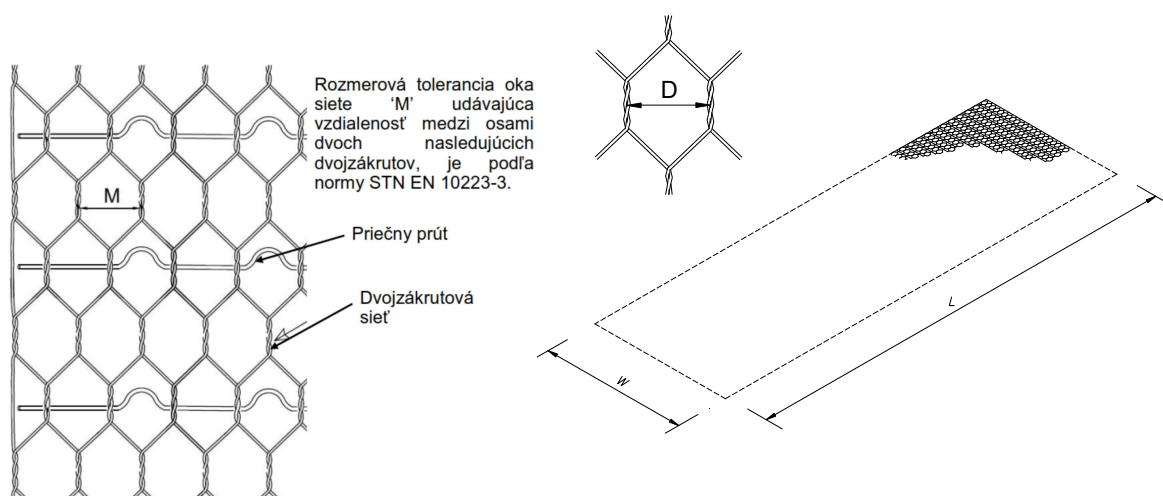
S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef2=90MPa. V prípade že sa nedosiahne požadovaná hodnota navrhujeme výmenu podložia vhodným materiálom (napr. ŠD fr. 0-125mm) + výstužná geotextília 100x100kN. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti v rozpočte je uvažovaná hrúbka 600mm.

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 modifikovanej zálievky.

V ostatných úsekoch kde nie je navrhnutá nová konštrukcia vozovky sa po odfrézovaní krytu vozovky musia byť všetky lokálne poruchy – výtlky a nerovnosti opravené, a trhliny prerezané na šírku 10-30mm podľa šírky trhliny a hĺbku 25-35mm, riadne vyčistené a opatrené penetračným adhéznym náterom a zaliate pružnou

asfaltovou zálievkovou hmotou s miernym preliatím. V prípade, že šírka pôvodnej trhliny na vyfrézovanom povrchu je menšia ako 5mm, trhlina sa neprereže, ale iba opatrí prúžkom zálievkovej hmoty v šírke cca 40mm.

Po oprave trhlín a nerovností bude po očistení vyfrézovanej plochy na túto plochu rozprestretá výstužná oceľová sieť používaná pri vystužovaní vozoviek. Sieť má trojdimenziálnu štruktúru, ktorá umožňuje spojenie vrstvy obalením každého kontinuálneho prútu siete, zabezpečuje uzavretie (zazubenie) materiálu v okách, a tým optimálny a okamžitý priebeh prenosu zaťaženia z materiálu vrstvy do výstuže. Výstužná sieť sa nachádza pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Jedná sa o výstužnú oceľovú sieť vyhotovenú z dvojzákrutovej šesťhrannej oceľovej siete. Typ siete 8x10, priemeru 2,4mm v zmysle STN EN 10223-3. Do dvojzákrutovej siete je vpletený priečny výstužný drôt priemeru 4,4mm v osovej vzdialenosti 160mm. Na priečnom výstužnom drôte je minimálne z jednej strany vytvorený ohyb v tvare dvojitej omegy aby sa zabránilo vytiahnutiu drôtu z oceľovej siete. Odolnosť priečného drôtu voči vytiahnutiu zo siete musí byť minimálne 2 kN podľa COPRO PTV 867.



Oceľová sieť bude rozprestretá na odfrézovanú vrstvu asfaltu. Oceľová sieť musí byť pre pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá v zmysle inšalačného manuálu. Sieť sa k podkladnej vrstve uchyťí pomocou emulzného mikrokoberca hrúbky 20mm v zmysle TP 64, TKP 36 a inšalačného manuálu dodávateľa. Následne sa položia nové asfaltové vrstvy.

Oceľová sieť a drôt používaný na výrobu siete musí spĺňať nasledujúce parametre:

1. Ťahová pevnosť: drôt použitý na výrobu siete má mať ťahovú pevnosť medzi 350-550N/mm² v zmysle STN EN 10223-3. Dovoľené odchýlky drôtu sú podľa STN EN 10218 (Trieda T1).
2. Predĺženie: Predĺženie nesmie byť väčšie ako 8% za účelom zvýšenia ťahovej odolnosti produktu v zmysle STN EN 10223-3. Test musí byť uskutočnený na vzorke minimálne 25cm dlhej.
3. Povrchová ochrana: minimálne množstvo ochrany Galmac (Zn+5%Al) musí byť v zmysle STN EN 10244-2 (Tabuľka 2 a Trieda A). Adhézia Galmac nánosu k drôtu má byť taká, že po šesťnásobnom navinutí drôtu okolo trňa so štvornásobným priemerom v porovnaní s drôtom, sa nevyskytne žiadne porušenie, alebo odlúpenie pri trení drôtu prstami bez nástrojov.
4. Minimálna ťahová pevnosť výstužnej siete musí byť min. 40kN/m v pozdĺžnom smere a 40kN/m v priečnom smere podľa STN EN 15381.

101-00 Úprava križovatky I/64 s MK v km 120,200

Popis funkčného riešenia

Predmetný objekt 101-00 rieši rekonštrukciu cesty I/64 a úpravu svetelne riadenej križovatky v km 120,200. Úpravu v predkrižovatkovom priestore cesty I/64 rieši od km 120,000 po km 120,375.

Hlavná cesta I/64 je dvojpruhová komunikácia, cesta I. triedy, intravilán MZ 14/50 redukovaná na MZ 9/50 funkčnej triedy B2, šírka jazdných pruhov je 3,50m.

Predmetný objekt 101-00 v rámci rekonštrukcie križovatky rieši opravu krytu vozovky, novú betónovú a asfaltovú konštrukciu vozovky, rozšírenie jazdných pruhov, úpravu odvodnenia vozovky, úpravu dopravného značenia. Dĺžka navrhovanej úpravy je 375,00m.

Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky, ktorá bola vykonaná projektantom.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu.

Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytýčenie jestvujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bez zmeny. V prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené.

Popis technického riešenia

Smerové, výškové a šírkové usporiadanie.

Smerové vedenie komunikácie ostáva nemenné, v maximálnej miere zobrazená os cesty rešpektuje súčasné smerové vedenie komunikácie. Výškové vedenie komunikácie v maximálnej miere rešpektuje jestvujúcu niveletu vozovky.

Smerové vedenie: v priamej dĺžky 375,00m

Pozdĺžny sklon: $s=0,20\%$

Šírkové usporiadanie cesty I/64 vychádza z jestvujúcich pomerov. Hlavný dopravný priestor je zachovaný, dôjde k úprave šírky jazdných pruhov na 3,50m.

Radiace pruhy v križovatke sú samostatné pre každý križovatkový pohyb.

Usporiadanie jazdných pruhov na ceste I/64 zo smeru Partizánske – Malé Uherce do križovatky:

- 1 samostatný pruh odbočenie vpravo
- 1 samostatný pruh priamo
- 1 samostatný pruh pre odbočenie vľavo

Usporiadanie jazdných pruhov na ceste I/64 zo smeru Malé Uherce - Partizánske:

- 1 samostatný pruh priamo
- 1 samostatný pruh pre odbočenie vľavo

Pruh na odbočenie vľavo zo smeru Partizánske- Malé Uherce: Skladá sa z čakacieho úseku $L_c=30m$, spomaľovacieho úseku $L_d=35m$, vyrad'ovacieho úseku $L_v=50m$, a rozširovací klin $L_r/2=45m$. Celková dĺžka odbočovacieho pruhu je 160m.

Pruh na odbočenie vľavo zo smeru Malé Uherce - Partizánske: Skladá sa z čakacieho úseku $L_c=25m$, spomaľovacieho úseku $L_d=35m$, vyrad'ovacieho úseku $L_v=50m$, a rozširovací klin $L_r/2=45m$. Celková dĺžka odbočovacieho pruhu je 155m.

Pruh na odbočenie vpravo zo smeru Partizánske – Malé Uherce: Skladá sa z vyrad'ovacieho úseku $L_v=25m$, spomaľovacieho úseku $L_d=35m$. Celková dĺžka odbočovacieho pruhu je 60m.

Pruh na odbočenie vpravo zo smeru Malé Uherce – Partizánske na čerpaciu stanicu Slovnaft: Skladá sa z vyrad'ovacieho úseku $L_v=50m$, spomaľovacieho úseku $L_d=35m$. Celková dĺžka odbočovacieho pruhu je 60m.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky po odfrézovaní existujúcich asfaltových vrstiev hr.120mm je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.1

Asfaltový betón.....	AC 11 O, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; I; PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ;	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009

Emulzný mikrokoberec.....	EM8-II	20mm	STN 73 6129:2009
Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť.....		STN EN 12273	
-vrcholová ťahová pevnosť min. 40kN/m (priečne aj pozdĺžne)			

Očistenie asfalt. povrchu,

Spolu : 120mm

Konštrukcia pri úprave jazdných pruhov pre odbočenie na čerpaciu stanicu Slovnaft v ckm 120,270-120,375 vľavo:

Konštrukcia č.2:

Asfaltový betón.....	AC 11 O, PMB,I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; PMB,I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 22 P; PMB I;	70mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PI ; PMB	0,70kg/m ²	STN 73 6129:2009
Cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6}	170mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkdrviny.....	UM ŠD; 0-63 Gc;	220mm	STN 73 6126
Spolu :		560mm	

Konštrukcia v križovatkovom priestore v ckm 120,100-120,270:

Konštrukcia č.3:

Jednovrstvový cementobetónový kryt povrchovou metličkovou úpravou	CB II, C30/37, XF4, Dmax 32	220mm	STN 73 6123
Asfaltový betón,	AC 16 L, PMB, I	50mm	STN EN 13108-1
Asfaltový spojovací postrek,	PS; PMB	0,5 kg/m ² ,	STN 73 6129:2009
Cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} ,	170mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkdrviny.....	UM ŠD; 0-63 Gc;	220mm	STN 73 6126
Spolu :		660mm	

Cementobetónový kryt bude vystužený 2x výstužnou sieťou Ø 10/100x10/100mm s krytím 70mm s od vrhnej hrany a 50mm od spodnej hrany dosky. V cementobetónovom kryte sa zhotovujú priečne škáry a pozdĺžne škáry.

Podľa konštrukčnej úpravy a technologického postupu sa priečne škáry zhotovujú ako:
kontrakčné (zmrašťovacie) s klznými trňmi
dilatačné (priestorové)

Kontrakčné škáry (zmrašťovacie) s klznými trňmi sa zhotovujú v čerstvom alebo zatvrdnutom betóne spravidla kolmo na os cementobetónového krytu, výnimočne šikmo. Použitie klzných trňov v priečných škárach musí vyhovovať ustanoveniam STN EN 13877-3 a umiestnenie a priemery podľa STN 73 6123.

Dilatačné škáry (priestorové) sa vytvárajú prerušením cementobetónového krytu na celú hrúbku dosky oddeľovacími vložkami.

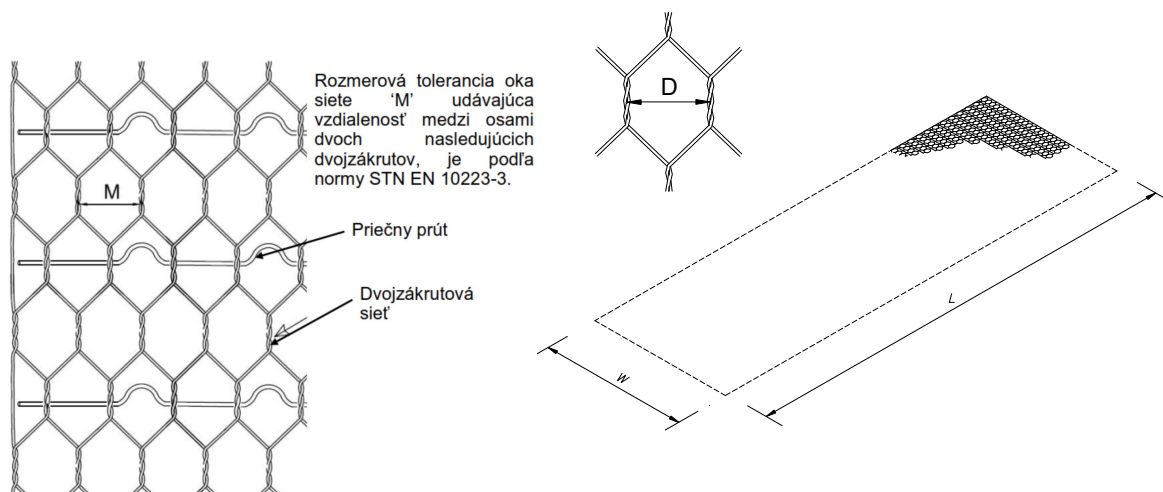
Na vyplnenie škár sa môže použiť zálievka, tmel alebo pružná vložka. Realizácia cementobetónovej vozovky, kontrolné skúšky musia byť podľa STN 73 6123 Stavba vozoviek Cementobetónové kryty, TKP časť 8 Cementobetónový kryt vozoviek.

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. Edef2=90MPa. V prípade že sa nedosiahne požadovaná hodnota navrhujeme výmenu podložia vhodným materiálom (napr. ŠD fr. 0-125mm) + výstužná geotextília 100x100kN. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti v rozpočte je uvažovaná hrúbka 600mm.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po profiloch, je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modifikovanej zálievky. Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť pod krytom vozovky je navrhnutá na celom úseku, vrcholová ťahová pevnosť min. 40kN/m priečne aj pozdĺžne.

V ostatných úsekoch kde nie je navrhnutá nová konštrukcia vozovky sa po odfrézovaní krytu vozovky musia byť všetky lokálne poruchy – výtlky a nerovnosti opravené, a trhliny prerezané na šírku 10-30mm podľa šírky trhliny a hĺbku 25-35mm, riadne vyčistené a opatrené penetračným adhéznym náterom a zaliate pružnou asfaltovou zálievkovou hmotou s miernym preliatím. V prípade, že šírka pôvodnej trhliny na vyfrézovanom povrchu je menšia ako 5mm, trhlina sa neprereže, ale iba opatrí prúžkom zálievkovej hmoty v šírke cca 40mm.

Po oprave trhlín a nerovností bude po očistení vyfrézovanej plochy na túto plochu rozprestretá výstužná oceľová sieť používaná pri vystužovaní vozoviek. Sieť má trojdimenziálnu štruktúru, ktorá umožňuje spojenie vrstvy obalením každého kontinuálneho prútu siete, zabezpečuje uzavretie (zazubenie) materiálu v okách, a tým optimálny a okamžitý priebeh prenosu zaťaženia z materiálu vrstvy do výstuže. Výstužná sieť sa nachádza pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Jedná sa o výstužnú oceľovú sieť vyhotovenú z dvojzákrutovej šesťhrannej oceľovej siete. Typ siete 8x10, priemeru 2,4mm v zmysle STN EN 10223-3. Do dvojzákrutovej siete je vpletený priečny výstužný drôt priemeru 4,4mm v osovej vzdialenosti 160mm. Na priečnom výstužnom drôte je minimálne z jednej strany vytvorený ohyb v tvare dvojitej omegy aby sa zabránilo vytiahnutiu drôtu z oceľovej siete. Odolnosť priečného drôtu voči vytiahnutiu zo siete musí byť minimálne 2 kN podľa COPRO PTV 867.



Oceľová sieť bude rozprestretá na odfrézovanú vrstvu asfaltu. Oceľová sieť musí byť pre pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá v zmysle inštaláčného manuálu. Sieť sa k podkladnej vrstve uchytí pomocou emulzného mikrokoberca hrúbky 20mm v zmysle TP 64, TKP 36 a inštaláčného manuálu dodávateľa. Následne sa položia nové asfaltové vrstvy.

Oceľová sieť a drôt používaný na výrobu siete musí spĺňať nasledujúce parametre:

1. Ťahová pevnosť: drôt použitý na výrobu siete má mať ťahovú pevnosť medzi 350-550N/mm² v zmysle STN EN 10223-3. Dovoľené odchýlky drôtu sú podľa STN EN 10218 (Trieda T1).
2. Predĺženie: Predĺženie nesmie byť väčšie ako 8% za účelom zvýšenia ťahovej odolnosti produktu v zmysle STN EN 10223-3. Test musí byť uskutočnený na vzorke minimálne 25cm dlhej.
3. Povrchová ochrana: minimálne množstvo ochrany Galmac (Zn+5%Al) musí byť v zmysle STN EN 10244-2 (Tabuľka 2 a Trieda A). Adhézia Galmac nánosu k drôtu má byť taká, že po šesťnásobnom navinutí drôtu okolo trňa so štvornásobným priemerom v porovnaní s drôtom, sa nevyskytne žiadne porušenie, alebo odlúpenie pri trení drôtu prstami bez nástrojov.
4. Minimálna ťahová pevnosť výstužnej siete musí byť min. 40kN/m v pozdĺžnom smere a 40kN/m v priečnom smere podľa STN EN 15381.

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.

102-00 Úprava MK

Popis funkčného riešenia

Objekt rieši výstavbu a úpravu miestnych komunikácií. V danom objekte sa zrealizujú vetvy A,B,C a nové ostrovčeky. Súčasťou objektu je aj výstavba nových chodníkov s bezbariérovou úpravou.

Smerové, výškové, šírkové usporiadanie

Vetva A

Začiatok úpravy je na ceste I/64 a koniec je na jestvujúcej MK. Dĺžka navrhovanej úpravy cesty je 30,36m.

Smerový oblúk : $R=23$ m

Výškové oblúky : $R_{\text{udolnicovýmin}}=250\text{m}$,

Pozdĺžny sklon: $s_{\text{min}}=0,25\%$, $s_{\text{max}}=2,65\%$

Niveleta vetvy zohľadňuje napojenie na začiatku cestu I/64 a na konci úpravy napojenie na jestvujúcu MK.

Šírka odbočovacieho pruhu: jazdný pruh je 5,45 m, vodiaci prúžok 2x0,25m, spevnená krajnica 2x0,25m.

Z pravej strany vetvu A lemuje lemuje novovybudovaný chodník, ktorý sa napája na jestvujúci chodník a ľavú stranu lemuje zvýšený deliaci ostrovček.

Vetva B

Začiatok úpravy je na jestvujúcej MK a koniec je na ceste I/64. Dĺžka navrhovanej úpravy cesty je 36,04 m.

Smerový oblúk : $R=27$ m

Výškové oblúky : $R_{\text{udolnicovýmin}}=200\text{m}$

$R_{\text{vypuklýmin}}=270\text{m}$

Pozdĺžny sklon: $s_{\text{min}}=0,30\%$, $s_{\text{max}}=3,00\%$

Niveleta vetvy zohľadňuje napojenie na začiatku na jestvujúcu MK a na konci úpravy napojenie na cestu I/64.

Šírka odbočovacieho pruhu: jazdný pruh je 4,75 m, vodiaci prúžok 2x0,25m, spevnená krajnica 2x0,25m.

Z pravej strany vetvu lemuje novovybudovaný chodník, ktorý sa napája na jestvujúci chodník a ľavú stranu vetvy B lemuje zvýšený deliaci ostrovček.

Vetva C

Začiatok úpravy je na jestvujúcej MK a koniec je na ceste I/64. Dĺžka navrhovanej úpravy cesty je 42,37 m.

Smerový oblúk : $R=27$ m

Výškové oblúky : $R_{\text{udolnicovýmin}}=300\text{m}$

$R_{\text{vypuklýmin}}=300\text{m}$

Pozdĺžny sklon: $s_{\text{min}}=0,50\%$, $s_{\text{max}}=1,75\%$

Niveleta vetvy zohľadňuje napojenie na začiatku na jestvujúcu MK a na konci úpravy napojenie na cestu I/64.

Šírka odbočovacieho pruhu: jazdný pruh je 5,25 m, vodiaci prúžok 2x0,25m, spevnená krajnica 2x0,25m.

Z pravej strany vetvu lemuje novovybudovaný chodník, ktorý sa napája na jestvujúci chodník a ľavú stranu vetvy C lemuje zvýšený deliaci ostrovček.

Chodníky a deliace ostrovčeky

Smerové a výškové vedenie chodníkov a deliacich ostrovčekov rešpektuje tvar a polohu upravovaných vetiev priesečnej križovatky ciest I/64 (úpravu rieši obj.101-00) a MK. Šírka chodníkov je 2,0 m a každý sa napája na jestvujúci chodník.

Chodníky a deliace ostrovčeky sú navrhnuté s dláždeným krytom.

Konštrukcia vozovky a chodníka

Konštrukcia vozovky po odfrézovaní existujúcich asfaltových vrstiev hr.120mm resp. hr.50mm je navrhnutá v zložení:

Konštrukcia č.1

Asfaltový betón.....	AC 11 O, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; PMB	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; I; PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ;	0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Emulzný mikrokoberec.....	EM8-II	20mm	STN 73 6129:2009
Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť.....		STN EN 12273	
-vrcholová ťahová pevnosť min. 40kN/m (priečne aj pozdĺžne)			

Očistenie asfalt. povrchu,

Spolu : 120mm

Na vetvách A,B,C je navrhnutá celá nová konštrukcia v nasledujúcom zložení:

Konštrukcia č.3:

Jednovrstvový cementobetónový kryt povrchovou metličkovou úpravou	CB II, C30/37, XF4, Dmax 32	220mm	STN 73 6123
Asfaltový betón,	AC 16 L, PMB, I	50mm	STN EN 13108-1
Asfaltový spojovací postrek,	PS; PMB	0,5 kg/m ² ,	STN 73 6129:2009
Cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} ,	170mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny.....	UM ŠD; 0-63 Gc;	220mm	STN 73 6126
Spolu :		660mm	

Cementobetónový kryt bude vystužený 2x výstužnou sieťou Ø 10/100x10/100mm s krytím 70mm s od vrchnej hrany a 50mm od spodnej hrany dosky. V cementobetónovom kryte sa zhotovujú priečne škáry a pozdĺžne škáry.

Podľa konštrukčnej úpravy a technologického postupu sa priečne škáry zhotovujú ako:
kontrakčné (zmrašťovacie) s klznými trňmi
dilatačné (priestorové)

Kontrakčné škáry (zmrašťovacie) s klznými trňmi sa zhotovujú v čerstvom alebo zatvrdnutom betóne spravidla kolmo na os cementobetónového krytu, výnimočne šikmo. Použitie klzných trňov v priečných škárach musí vyhovovať ustanoveniam STN EN 13877-3 a umiestnenie a priemery podľa STN 73 6123.

Dilatačné škáry (priestorové) sa vytvárajú prerušením cementobetónového krytu na celú hrúbku dosky oddeľovacími vložkami.

Na vyplnenie škár sa môže použiť zálievka, tmel alebo pružná vložka. Realizácia cementobetónovej vozovky, kontrolné skúšky musia byť podľa STN 73 6123 Stavba vozoviek Cementobetónové kryty, TKP časť 8 Cementobetónový kryt vozoviek.

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. E_{def2}=90MPa. V prípade že sa nedosiahne požadovaná hodnota navrhujeme výmenu podlažia vhodným

materiálom (napr. ŠD fr. 0-125mm) + výstužná geotextília 100x100kN. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti v rozpočte je uvažovaná hrúbka 600mm.

Konstrukcia č.3a –chodník, deliaci ostrovček:

-zámková dlažba	ZD;	60 mm	STN 73 6131-1
-lôžko fr.4/8mm	L;	40mm	STN 73 6131
-štrkodrvina	UMŠD; 0/31,5 Gc;	150 mm	STN 73 6126
Spolu		250 mm	

V samotnom predkrižovatkovom priestore je vjazdová a výjazdová vetva križovatkového ramena oddelená deliacim ostrovčekom, ktorý je oddelený od vozovky betónovým obrubníkom 260/150x1000 mm uloženým do betónového lôžka C16/20 hr.150mm, vyvýšeným 120mm nad úroveň vozovky. V mieste priechodu pre chodcov je šírka ostrovčeka min.2,00m.

Po vonkajších stranách vozovky MK je vozovka oddelená betónovým obrubníkom 260x150x1000 mm uloženým v betónovom lôžku C16/20 hr.150mm, vyvýšeným 120mm nad vozovkou.

V mieste priechodu pre chodcov sa obrubníky znížia na 20mm nad vozovkou a vytvorí sa tzv. bezbariérová úprava s varovným a signálnym pásom.

Navrhované chodníky s dláždeným krytom budú lemované betónovým obrubníkom 200x50x1000mm uloženým v betónovom lôžku C 16/20 hr.100mm.

Osvetlenie MK ako aj nasvetlenie priechodu pre peších rieši objekt 620-00.

103-00 Cesta I/64 – úprava podjazdu pod ŽSR

Popis funkčného a technického riešenia

Cesta I/64 v km 121,975 mimoúrovňovo križuje železničný nadjazd železničnej trate č.140 Nové Zámky – Prievidza pod ktorým v súčasnosti nie je normová podjazdná výška pre cestu I. triedy a je obmedzená na výšku 3,80 m. Predmetný objekt rieši úprava cesty I/64 s vyhovujúcim prejazdovým profilom pod železničným nadjazdom s návrhom odvodnenia tlakovou kanalizáciou s čerpacou stanicou s vyústením do rieky Nitra (rieši objekt 501-00).

Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie cesty I/64

Úprava cesty začína v km 121,904.40 a končí v km 122,035.00 na dĺžke 130,60m.

Smerové oblúky: R=200m , R=150m

Výškové oblúky: R=600m , R=500m , R=500m, R=600m

Pozdĺžny sklon: s=-1,85%, s=-5,00%, s=+0,800%, s=+6,00%,

Základný priečny sklon je 2,50%.

Základné šírkové usporiadanie komunikácie je kategórie MZ 9/50 a to nasledovne:

- Jazdný pruh 2x3,50m (v smerových oblúkoch s rozšírením)
- Vodiaci prúžok 2x0,25m
- Spevnená krajnica 2x0,25m
- Bezpečnostný odstup 2x0,50m

Vzhľadom na nevyhovujúcu podjazdnú výšku pod železničným mostom ev.č. 64-045, ktorá je obmedzená dopravným značením na výšku 3,80 m, je navrhované riešenie zníženia nivelety cesty I/64 tak, aby podjazdná výška spĺňala požadované parametre podľa STN, t.j. 4,80+0,15 m.

Úprava vzhľadom na jestvujúci železničný mostný objekt ev.č.64-045, je navrhnutá tak, aby počas výstavby, ako aj po ukončení stavebných prác nebola ohrozená a obmedzená železničná doprava.

Návrh rieši tento objekt za úplného vylúčenia cestnej dopravy na ceste I/64 a jej presmerovaním na dočasnú obchádzkovú trasu určenú dočasným dopravným značením.

Všetky práce v okolí železničného mosta, sa budú realizovať za prítomnosti zástupcu správcu mosta.

Technický návrh rieši vzhľadom na jestvujúci železničný most a najnižšie miesto na ceste, odvodnenie tohto celku odvodňovacími žľabmi DN 200 a cez uličné vpusty v najnižšom mieste cez čerpaciu stanicu s výtlakom do rieky Nitra cez odlučovač ropných látok. Pri návrhu konštrukcie vozovky sa brala do úvahy aj hladina podzemnej vody, ktorá pri narazenej hĺbke cca 1,90 m sa ustálila na výške cca 1,10-1,20 m.

Konštrukcia vozovky je navrhnutá zo železobetónovej dosky hr.300-400 mm v strechovitom priečnom sklone 2,5%. Je navrhnutá z vodostavebného betónu triedy C35/45 a vystužená z betonárskej výstuže triedy B500B. Železobetónová konštrukcia zabráni v mieste železničného mosta vzniku vodorovných účinkov opôr po odkope. Stabilita jestvujúcich opôr bude zabezpečená počas výstavby preinjektovaním štrkového podložia do hĺbky cca 5,0 m. Preinjektovanie sa zrealizuje po odkope v hĺbke cca 0,50 m pod jestvujúcim terénom a obnažením základov – vzhľadom na upresnenie jestvujúcej geometrie mosta. Preinjektovanie bude realizované popod opory a krídla, ako aj pod celým pôdorysom mosta – po celej šírke cesty. Po realizácii železobetónovej dosky sa priestor medzi doskou a krídlami doplní betónom triedy C35/45. Pohľadové plochy opôr a krídel, ako aj obnažených základov budú očistené vodným lúčom a vyspravené reprofilačným materiálom do výšky min.1,0 m.

Šírkové usporiadanie pod mostom je navrhnuté na kategóriu MZ 9,0/50, vzdialenosť medzi zvýšenými obrubami je 8,0 m. Šírka za zvýšenou obrubou je premenlivá, vzhľadom na geometriu základov mosta (upresnená po odkope). Obnažené horné hrany základových pásov mosta budú chránené betónovými zvodidlami s úrovňou zachytenia H1.

Na moste ŽSR budú pred začatím stavebných prác osadené pozorované body na kontrolné merania počas výstavby objektu 103-00.

Zo statického hľadiska vzhľadom na rozsah stavebných prác nedôjde k zníženiu zaťažiteľnosti jestvujúceho mosta. Vzhľadom na čiastočný odkop základových konštrukcií nedôjde k zníženiu únosnosti v základovej škáre. Prítomnosť podzemnej vody v štrkových vrstvách pod základom a znížením hĺbky premrзания je riešené hĺbkovou plošnou inekciou pod oporami, krídlami a pod mostom na celú šírku pod mostom pred celkovým odkopom pre zníženie nivelety cesty. Vodorovné účinky základových konštrukcií budú zabezpečené počas dočasného odkopu preinjektovaným podložíom. Po zrealizovaní železobetónovej dosky medzi lícami jestvujúcich základov bude táto konštrukcia slúžiť ako rozperáková konštrukcia na zabezpečenie elimináciu vodorovných účinkov opôr.

Konštrukcia vozovky č.4:

- asfaltový betón	AC11 o, PMB, I,	50 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS, PMB 0,505 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC16 L, PMB, I,	50 mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI, PMB 0,70 kg/m ²		STN 73 6129:2009
- železobetónová doska	C35/45	300-400 mm	STN EN 206
- vodostavebný zmes			
- cementom stmelená zmes	CBGM C8/10	150 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD, 0/63 Gp	200 mm	STN 73 6126
spolu		750-850 mm	

injektovanie štrkového podložia cementovým mliekom pod mostom a v jeho okolí do hĺbky cca 5,0 m celoplošne

Odvodnenie komunikácií

Odvedenie zrážkovej vody z vozovky bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie na okraj vozovky cez nespevnenú krajnicu do cestnej priekopy resp. na svah cesty alebo do odvodňovacích obrubníkov a následne cez ORL do tlakovej kanalizácie s vyústením do rieky Nitra. Vyspravenie nespevnených krajníc do sklonu 8% zabezpečí odtok dažďovej vody z vozovky do existujúcich resp. nových dláždených priekop.

Existujúce priekopy budú prečistené a vyspravené. Odvodnenie pláne cesty I/64 bude zabezpečené vyústením pláne v násype na svah cestného telesa min. 0,20m nad okolitý terén, v záreze pri priekope (minimálnej hĺbky 0,80m) min. 0,20m nad dnom priekopy. Na riešenom úseku cesty I/64 sa nachádzajú priepusty ktoré bude potrebné rekonštruovať.

201-00 Most ev.č. 044

Charakteristika mosta (II Triedenie mostov)

- 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 rieku Nitra
- 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 priamej
- 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 priečného rezu, most :
- otvorene usporiadaný
- p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :
- s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60):36,30 m

Dĺžka mosta (čl. 61):.....55,60 m

Šikmosť mosta (čl. 65):65,72°

Šírka vozovky medzi obrubníkmi: 10,50 m

Šírka chodníka:-

Šírka mosta medzi zábradliami: ..13,00 m

Výška mosta (čl. 74): 6,60 m
Stavebná výška (čl. 75): 2,05 m
Plocha mosta: $36,30 \times 13,50 = 490,05 \text{ m}^2$
Zaťaženie mosta: LM1, LM2, LM4 (STN EN 1991-2)

Popis mosta

Existujúci mostný objekt sa nachádza na ceste I/64 v km cca 121,710 Bol postavený v roku 1975 a premostuje rieku Nitra.

Spodnú stavbu tvoria betónové. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia zo železobetónovej trámovej konštrukcie s previsnutými koncami. Rímsy vykazujú značný rozpad betónových častí a koróziu obnaženej výstuže. Na rímach je zabetónované oceľové trojmadlové zábradlie.

Na celej nosnej konštrukcii, hlavne na jej spodnej ploche, je vidieť stopy po priesaku vody a evidentné zatekanie nosnej konštrukcie. Na trámoch sú viditeľné šikmé trhliny. Dôsledok zatekania je nefunkčná hydroizolácia, kryt vozovky.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe bežnej prehliadky – V. Zlý.

Koryto rieky Nitra je pri moste regulované, svahy koryta boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Územné podmienky

Predmetný mostný objekt je umiestnený v zastavanom území, na hranici medzi mestom Partizánske a obcou Malé Uherce. Okolité terén je rovinatý.

Geologické podmienky

Pre účely tejto projektovej dokumentácie nebol spracovaný inžinierskogeologický prieskum.

Rozsah návrhu

- Vybúranie príslušenstva mosta po hornú úroveň nosníkov NK a časti mostných krídel
- Zvýšenie únosnosti a odstránenie zatekania nosnej konštrukcie
- Oprava spodnej stavby
- Realizácia nového mostného zvršku

Búracie práce

Práce na rekonštrukcii mosta budú prebiehať v dvoch etapách po polovici, cestná premávka bude usmernená dočasným dopravným značením.

Súčasťou búracích prác je odstránenie:

- Mostného zvršku po hornú úroveň nosníkov NK
- Existujúcich mostných krídel v nevyhnutnom rozsahu (definované vo výkresovej prílohe).

Pred zahájením búracích prác je nevyhnutné preveriť polohu všetkých inžinierskych sietí a dbať na ich prítomnosť počas celej doby výstavby.

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Na základe stanovenej zaťažiteľnosti a požiadaviek objednávateľa navrhujeme spriahajúcu dosku na jestvujúcu železobetónovú trámovú nosnú konštrukciu s dobetónávkou previslých koncov s prechodovou doskou.

Stavebné práce, riešenia detailov a pod. musia byť plne v súlade s ministerskými TP a VL4 – Mosty. Spôsob riešenia konštrukčných detailov, neuvedených v tejto projektovej dokumentácii, je obsiahnutý vo vzorových detailoch VL-4 Mosty.

Charakteristika mosta

Návrh typu a geometrického usporiadania vychádzal z:

- potreby premostenia cesty,
- rešpektovania vedenia cestnej komunikácie a rieky
- požiadavky na minimálnu dobu výstavby
- potreby zabezpečenia premávky počas doby výstavby
- minimalizácie ekonomickej náročnosti.

Popis konštrukcie mosta

Navrhovaná nosná konštrukcia mosta je navrhnutá s pôvodnou železobetónovou trámovou konštrukciou s previslými koncami spriahnutá so spriahajúcou doskou a dobetonávkou koncových priečnikov. Dobudované časti krídel sú železobetónové. Založenie mosta je, podľa informácií z mostného listu, plošné.

Priestorové usporiadanie na moste

Na moste sú vedené dva protismerné jazdné pruhy šírky 3,5m, voľná šírka (vzdialenosť medzi zvýšenými obrubami) je 10,50 m. Na voľných okrajoch mosta sú železobetónové chodníkové rímasy šírky 1,50 m s prefabrikovanými rímsovkami šírky 40 mm a výšky 500 mm.

Smerové a výškové vedenie na moste

Most je navrhnutý ako priamo pojazdný. Sklonové a výškové pomery sú vzhľadom k súčasnému stavu nemenné, resp. minimálne, umožňujúce bezproblémové výškové a smerové napojenia na úseky cesty, ktoré nebudú stavbou ovplyvnené. Prevádzaná cestná komunikácia I/64 je v danom úseku z hľadiska smerového vedenia v priamej.

Niveleta na moste je navrhnutá v pozdĺžnom klesaní -0,20%. Priečny sklon je strechovitý 2,5%. Protisklony na rímsoch sú 2,5%-né.

Použitý materiál

Betóny (STN EN 1992-1-1, STN EN 1992-2, STN EN 206)

Konštrukčný prvok	Označenie betónu
Podkladový betón	STN EN 206 – C12/15-X0(SK)-C11,0-Dmax16-S3
Dobetonávka krídel	STN EN 206 - C30/37-XC2, XD1, XF2(SK)-C10,2-Dmax16-S3
Spriahajúca doska a priečniky nk	STN EN 206 – C30/37-XC4, XD1, XF2(SK)-C10,2-Dmax16-S3
Rímasy	STN EN 206 - C35/45-XC4, XD3, XF4(SK)- C10,2-Dmax16-S3(P)
Prechodové dosky	STN EN 206 - C30/37-XD2, XC3, XF2(SK)-C10,2-Dmax16-S3

Betonárska výstuž

Pre účely vystužovania železobetónových konštrukčných prvkov bude použitá betonárska výstuž z ocele B500B s triedou ťažnosti B.

Geotextília

Výber geotextílie, podľa účelu použitia, musí zodpovedať STN 733040.

Výkopy

Pred zahájením stavebných prác na vlastnom objekte mosta je nevyhnutné vytýčenie všetkých inžinierskych sietí kolidujúcich so stavebným objektom respektíve jeho výstavbou. Akákoľvek činnosť v ochrannom pásme príslušného vedenia je možná len s písomným súhlasom jej majiteľa resp. správcu a to iba za vopred stanovených podmienok!

Pri návrhu boli použité určité predpoklady (inžinierskogeologický profil a parametre zastúpených zemín, poloha hladiny spodnej vody a pod.). Tieto predpoklady je nutné konfrontovať so skutočnosťou zistených pri realizácii výkopových prác. Aktualizované informácie budú poskytnuté projektantovi, ktorý potvrdí alebo reviduje navrhované riešenia (sklony výkopov, dĺžky štetovnicových stien a pod.)

Založenie mostného objektu

Založenie mosta na oporách ostáva voči existujúcemu stavu nemenné.

Spodná stavba

Opory

Priečnik za NK bude po odkope dobetónovaný zo statického hľadiska, na ktorý bude kĺbovo napojená prechodová doska.

Pohľadové plochy spodnej stavby budú po vyčistení vodným lúčom doplnené reprofilačným materiálom a zjednocujúcim náterom.

Ložiská

Nosná konštrukcia je na oporách uložená na ocelových ložiskách, ktoré je potrebné očistiť a opatriť ochrannými nátermi.

Mostné krídla

Krídla jestvujúceho mosta tvoria previslé konce nosnej konštrukcie. Pohľadové plochy budú po vyčistení vodným lúčom doplnené reprofilačným materiálom a zjednocujúcim náterom.

Sanácia spodnej stavby

Skorodovaný betón na povrchu spodnej stavby už nedokáže plniť svoju úlohu a preto je nutné pristúpiť k jeho odstráneniu. Toto navrhujeme zrealizovať použitím vysokotlakovej vody s tlakom 250 do 300 bar do takej hĺbky, kým nebude betón vykazovať pevnosti zodpovedajúce pevnostnej triede betónu C25/30 v zmysle STN EN 1992-1-1. Diagnostika pevnosti betónu bude overená nedeštruktívnymi metódami (napr. Šmydové tvrdomery).

Doplnenie chýbajúceho betónu bude realizované aplikáciou certifikovanej sanačnej hmoty, ktorej použitie musí byť plne v súlade s TKP SSC a TKP výrobcu použitého materiálu.

Všetky vysprávky, vrátane ošetrenia betonárskej výstuže, musia byť zhotovené z materiálov s pevnostnými parametrami zodpovedajúcimi pevnostnej triede betónu min. C30/37.

Pred uložením novej vrstvy či už betónovej alebo zo sanačnej hmoty musí byť na povrch očisteného betónu aplikovaný adhézny mostík na zvýšenie priľnavosti reprofilačného materiálu s povrchom.

Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia je železobetónová trámová s previslými koncami za oporami. Navrhovaná spriahajúca doska je navrhnutá z betónu C30/37 premenlivej hrúbky vzhľadom na sklony v priečnom reze a pozdĺžnom smere vzhľadom na niveletu. Geometria nosnej konštrukcie je zrejmá z výkresovej časti projektovej dokumentácie. Po odbúraní príslušenstva po hornú úroveň nosnej konštrukcie je potrebné ju geodeticky zamerať a upraviť hrúbky spriahnutia voči navrhovanému stavu.

Po odbúraní vrstiev príslušenstva mosta nad nosníkmi je možné realizovať spriahnutie a spriahajúcu dosku nosnej konštrukcie.

Na oporách 1 a 2 dôjde k predĺženiu previslej časti nosnej konštrukcie s kĺbovým napojením prechodovej dosky. Dobetonávka bude spriahnutá s previslou časťou nosnej konštrukcie spriahajúcimi trnmi. Koncové škáry budú utesnené pružným tmelom.

Z dôvodu existencie šikmých trhlin na trámoch nosnej konštrukcie pred oporami a zvýšenia šmykovej odolnosti sú trámy doplnené oceľovými pásmi kotvené do trámov. Jedná sa o časť pred oporami na zvislých plochách trámov v dĺžke 7,0 m. Na trámy budú kotvené obojstranne oceľové pásy 80/6 mm pod sklonom 45° kotevnými tyčami M18 v počte 6 ks na jeden pás. Oceľový pás bude opatrený žiarovým zinkovaním a 1x zjednocujúcim náterom po prikotvení. Pásovina bude pri montáži podliata plastmaltou.

Horná plocha spriahajúcej dosky je navrhnutá v strechovitom priečnom sklone 2,5% s protisklonmi 2,5% pod chodníkovými rímsami. Úžľabie je situované do jestvujúcej polohy vo vzdialenosti 550 mm od okraja rímsy. Minimálna hrúbka spriahajúcej dosky je úžľabiach rovná 150 mm. Vystuženie spriahajúcej dosky a priečnikov musí plne rešpektovať jestvujúcu konštrukciu mosta.

Úprava koncových priečnikov je navrhnutá na kĺbové osadenie prechodovej dosky.

Rímsy

Na moste sú navrhnuté železobetónové rímsy, na ľavej a pravej strane ako chodníková rímsa šírky 1500 mm. Na lícne (pohľadové) plochy budú použité polymérbetónové rímsové prefabrikáty (rímsovky) výšky 500mm. Navrhované riešenie počíta s hrúbkou prefabrikátov 40mm. V prípade použitia prefabrikátov inej hrúbky je nutná úprava rímsy. Dilatačné celky plne rešpektujú dilatácie medzi hornou a spodnou stavbou.

Horná plocha ríms je v priečnom sklone 2,5%. Navrhovaná výška zvýšenej obruby je 150mm.

Rímsy budú realizované v maximálnych záberoch dĺžky 6m s pracovnými škármi s „neprerušenu výstužou“. Úprava škár bude zodpovedať VL4.

Rímsy budú realizované z betónu STN EN 206-1 - C35/45-XC4, XD3, XF4(SK)- C10,2-Dmax16-S3(P) s použitím rozptýlených polypropylénových vlákien dĺžky 12mm s dávkovaním 0,9kg/m³. Tomuto riešeniu zodpovedá aj vystuženie ríms podľa VL4. Ochrana izolácie nosnej konštrukcie pod rímsami zabezpečí voľne uložený asfaltový izolačný pás hrúbky 4,5-6mm.

Kotvenie ríms do nosnej konštrukcie zabezpečia oceľové kotevné prípravky umiestnené v zmysle výkresovej prílohy ríms. Ich protikorózna úprava musí zodpovedať VL4 a TP068.

Každá z ríms (ľavá a pravá) je navrhnutá z dilatačných celkov. Škáry medzi nimi sú šírky 20mm, vyplnené pružnou vložkou na povrchu utesnené UV-odolným trvalo pružným tmelom.

Izolácie

Všetky betónové plochy trvalo uložené pod úrovňou terénu budú opatrené izoláciou proti zemnej vlhkosti (1x penetračný + 2x asfaltový náter).

Na izoláciu mostovky bude použitý certifikovaný izolačný systém, určený k tomuto účelu, s použitím natavovacích asfaltových pásov hrúbky 4,5-6mm. Povrch betónu nosnej konštrukcie, pred vlastnou aplikáciou izolačného systému, bude obrokovaný a opatrený zapečatujúcou vrstvou. Izolačné pásy z mostovky budú zvedené až na prechodovú dosku v zmysle VL4 (301.01).

Pod rímsami je ochrana izolácie riešená voľne uloženým izolačným asfaltovým pásom hrúbky 4,5 6mm.

Ochrana izolácie na hornej ploche nosnej konštrukcie bude realizovaná ochrannou vrstvou z asfaltobetónu, na zvislej rubovej strane priečnikov ochrannou geotextíliou s parametrami odpovedajúcimi STN 733040 – tab. 7. (500g/m², hrúbka >3,0mm atď.)

Prechodová oblasť

Výkop za existujúcimi oporami je nutné realizovať len v nevyhnutnom rozsahu pre dobetónovanie priečnikov a realizáciu prechodovej dosky, uloženie pozdĺžnej drenáže za priečnikom a realizáciu štrkového protimrazového klinu.

Dno výkopu bude opatrené izolačnou fóliou z HDPE chránenou z oboch strán ochrannou geotextíliou (STN 733040). Sklon uloženej fólie (pozri prehľadný výkres) bude 10%. Prechodový klin bude z medzerovitého betónu. Hodnoty deformačných modulov E_{def2} , získaných na základe zaťažovacích skúšok, meraných na povrchu prechodového klinu (a na zemnej pláni) nesmie klesnúť pod 90 MPa, pričom pomer $E_{def2}/E_{def1} < 2,5$.

Úprava prechodových oblastí musí byť plne v súlade s SSC TP 113.

Prechodové dosky

V prechodových oblastiach mosta budú vybudované železobetónové prechodové dosky dĺžky 3,0m, uložené vo vybratí záverných múrikov. Kĺbové spojenie opory s prechodovou doskou je pomocou oceľových trŕňov. Tvar a vystuženie prechodových dosák je zrejmé z výkresovej prílohy prechodových dosák. Hrúbka prechodovej dosky je 300mm. Pozdĺžny sklon prechodových dosák je 1:10.

Prechodové dosky budú budované na podkladovom betóne hrúbky 150mm. Izolácia betónových plôch, pri ktorých je to možné bude 1x penetračným a 2x asfaltovým náterom.

Odvodnenie mosta

Zrážková voda z vozovky bude odvádzaná strechovitým priečnym sklonom 2,5% k zvýšeným obrubám ríms a pozdĺž nich do odvodňovačov umiestnených na pôvodných miestach jestvujúceho mosta a na opevnenie za nosnou konštrukciou. Odtiaľ cez základu a sklzy z betónových tvárnic na kamennou dlažbou upravený svah potoka. Na konci sklzu sú navrhnuté lapače splavenín.

Prípadné priesaky cez asfaltovú vozovku budú, priečnym sklonom horného povrchu mostovky, zvedené po izolácii do úžľabí, s drenážnym kanálkom šírky 100 mm a výšky zodpovedajúcej ochrannej asfaltovej vrstvy izolácie, a následne do odvodňovačov.

Priesaky cez prechodovú oblasť budú zvedené na HDPE fóliu na dne výkopu a následne k pozdĺžnej drenáži za oporou Ø150mm umiestnenej za rubovou plochou opôr na podkladovom betóne. Drenážne rúry Ø150mm budú vedené v sklone min. 3% od hranice etáp (štetovnicová stena) smerom k vonkajšej strane previslej časti nosnej konštrukcie a na opevnený svah rieky Nitra.

Vozovka na moste

Konštrukcia vozovky:

- Asfaltový betón	SMA-11 O; I	40 mm
- Spojovací postrek	PS; PMB min. 0,5kg/m ²	
- Asfaltový betón	AC-11 O; PMB I	45 mm
- Spojovací postrek	PS; PMB min. 0,5kg/m ²	
- Izolačný systém z NAIP		
- Zapečatujúca vrstva		
- Celková hrúbka		90 mm

Mostovka bude pred realizáciou zapečatujúcej vozovky upravená obrokováním. Izolačné pásy je nutné natavovať na celú šírku izolačného pásu viacplamenným horákom na dosiahnutie celoplošného prílepenia izolácie na mostovku.

Vozovka mimo mosta

Vozovka cesty I/64 je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

konštrukcia č.1

- asfaltový betón	AC 11 O; PMB I	50 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek		0,5kg/m ²	STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB I	50mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek		0,5kg/m ²	STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; PMB I	70mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI, PMB	0,7kg/m ²	STN 73 6129
- cementom stmelená zmes	CBGM C5/6	170mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 Gp	250mm	STN 73 6126
- Spolu		560 mm	

Zhutnená pláň pod konštrukciou vozovky musí vykazovať min. $E_{def2}=90$ MPa.

Tesnenie škár

Škárky na styku rôznych materiálov na povrchu mosta budú utesnené proti prenikaniu vody . Obdobne budú utesnené i dilatčné škárky medzi rovnakými materiálmi.

Na vozovke bude tesnenie asfaltovou zálievkou š. 20 mm vykonané na styku povrchovej vrstvy vozovky s rímsou pri obrube. Úprava bude vykonaná s predtesnením na dne škáry.

Škárky medzi jednotlivými betónovými konštrukciami budú utesnené trvale pružným tesniacim tmelom (pracovné a zmašťovacie škárky ríms, škára medzi preh.blokom (zádlážbou) a rímsou – pozri detaily v pd príp. VL4).

Úprava hrán železobetónových konštrukcií

Hrany betónových prvkov budú, do debnenia vloženými latami, skosené 20/20mm.

Opevnenie ríms

Opevnenie za nosnou konštrukciou a popri nej na šírke 0,5 m budú upravené betónom na štrkopieskovom podsype. Olemovanie dlažby bude v kontakte s asfaltovou vozovkou cestným betónovým obrubníkom šírky 150mm, v kontakte s terénom parkovým obrubníkom šírky 50mm. Povrch dlažby je nutné vyspádovať tak, aby odtok zrážkovej vody bol od ríms mimo mosta, teda ku sklzom a k ceste.

Pozorovane body

Na rímsy mosta, opory budú osadené pozorované body. Rozmiestnenie týchto bodov bude upresnené priamo na stavbe.

Úprava rieky Nitra

Jestvujúcu úpravu svahov rieky Nitra je potrebné očistiť a doplniť v potrebnom rozsahu. Bude potrebné doplnenie kamenej dlažby do betónového lôžka v rámci pôdorysu mosta + 3m od opory. Dno koryta ostane bez zásahu a úprav.

Povrchová úprava betónových plôch

Pohľadové plochy mostných krídel a opôr budú opatrené zjednocujúcim náterom na betónové plochy.

Bezpečnostné zariadenia na moste

Na vonkajších stranách mosta sa na chodníkové rímky ukotví mostné zábradlie so zvislou výplňou. Zvislá výplň zábradlia nesmie mať medzery väčšie ako 120 mm.

Povrchová úprava oceľového zábradlia (TP 068):

- Úprava povrchu: Sa 2½/Be sweeping
- Žiarové zinkovanie
- ZN – EP 80µm
- MN – EP 100µm
- VN – PUR 60µm

202-00 Most ev.č. 046

Charakteristika mosta (II Triedenie mostov)

- 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 potok Drahožica
- 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 :
 - šikmy
- 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 priečného rezu, most :
 - otvorene usporiadaný
- p.) Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most :
 - s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60):.....8,20 m
Dĺžka mosta (čl. 61):..... 16,100 m
Šikmosť mosta (čl. 65):.....92,40g
Šírka vozovky medzi obrubníkmi: 11,50 m
Šírka chodníka:.....-
Šírka mosta medzi zábradliami: 11,50 m
Výška mosta (čl. 74):.....3,50 m
Stavebná výška (čl. 75):.....0,75 m
Plocha mosta:.....8,20 x 13,10 = 107,42 m²
Zaťaženie mosta:.....LM1, LM2, LM4 (STN EN 1991-2)

Popis mosta

Existujúci mostný objekt sa nachádza na ceste I/64 v km cca 123,359. Bol postavený v roku 1975 a premostňuje potok Drahožica.

Spodnú stavbu tvoria betónové opory spolu s betónovými mostnými krídlami. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia pozostáva z 12 ks predpätých nosníkov typu KA-67, dĺžky 9,0 m a výšky 0,45 m. Rímky vykazujú značný rozpad betónových častí a koziu obnaženej výstuže. Na rímach je zabetónované oceľové trojmadlové zábradlie.

Na celej nosnej konštrukcii, hlavne na jej spodnej ploche, je vidieť stopy po priesaku vody a evidentné zatekanie nosnej konštrukcie. Dôsledok zatekania je nefunkčná hydroizolácia, kryt vozovky ako škára v dilatačnej oblasti.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe bežnej prehliadky – IV. Uspokojivý.

Koryto potoka je pri moste regulované, svahy potoka boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Územné podmienky

Predmetný mostný objekt je umiestnený v extraviláne za obcou Veľké Uherce. Okolité terén je rovinný.

Geologické podmienky

Pre účely tejto projektovej dokumentácie nebol spracovaný inžinierskogeologický prieskum.

Rozsah návrhu

- Vybúranie príslušenstva mosta po hornú úroveň nosníkov NK a časti mostných krídel
- Zvýšenie únosnosti a odstránenie zatekania nosnej konštrukcie
- Oprava spodnej stavby
- Realizácia nového mostného zvršku

Búracie práce

Práce na rekonštrukcii mosta budú prebiehať v dvoch etapách po polovici, cestná premávka bude usmernená dočasným dopravným značením.

Súčasťou búracích prác je odstránenie:

- Mostného zvršku po hornú úroveň nosníkov NK
- Existujúcich mostných krídel v nevyhnutnom rozsahu (definované vo výkresovej prílohe).

Pred zahájením búracích prác je nevyhnutné preveriť polohu všetkých inžinierskych sietí a dbať na ich prítomnosť počas celej doby výstavby.

TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Na základe stanovenej zaťažiteľnosti a požiadaviek objednávateľa navrhujeme spriahajúcu dosku. Nosná konštrukcia bude ako trámová z mostných tyčových prefabrikátov z predpätého betónu.

Stavebné práce, riešenia detailov a pod. musia byť plne v súlade s ministerskými TP a VL4 – Mosty. Spôsob riešenia konštrukčných detailov, neuvedených v tejto projektovej dokumentácii, je obsiahnutý vo vzorových detailoch VL-4 Mosty.

Charakteristika mosta

Návrh typu a geometrického usporiadania vychádzal z:

- potreby premostenia cesty,
- rešpektovania vedenia cestnej komunikácie a potoka
- požiadavky na minimálnu dobu výstavby
- potreby zabezpečenia premávky počas doby výstavby
- minimalizácie ekonomickej náročnosti.

Aj vzhľadom k rýchlosti výstavby padla voľba na poloprefabrikovanú nosnú konštrukciu.

Popis konštrukcie mosta

Nová nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako trámová s použitím jestvujúcich tyčových mostných prefabrikátov z predpätého betónu. Dobudované časti krídel sú železobetónové. Založenie mosta je, podľa informácií z mostného listu, plošné.

Priestorové usporiadanie na moste

Na moste sú vedené dva protismerné jazdné pruhy šírky 3,5m, voľná šírka (vzdialenosť medzi zvýšenými obrubami) je 11,50 m. Na voľných okrajoch mosta sú železobetónové rímsové šírky 0,80 m s prefabrikovanými rímsovkami šírky 40 mm a výšky 500 mm.

Smerové a výškové vedenie na moste

Most je navrhnutý ako priamo pojazdný. Sklonové a výškové pomery sú vzhľadom k súčasnému stavu nemenné, resp. minimálne, umožňujúce bezproblémové výškové a smerové napojenia na úseky cesty, ktoré nebudú stavbou ovplyvnené. Prevádzaná cestná komunikácia I/64 je v danom úseku z hľadiska smerového vedenia v smerovom oblúku R=900 m.

Niveleta na moste je navrhnutá v pozdĺžnom klesaní -0,15%. Priečny sklon je jednostranný 3,0%. Protisklony na rímsoch sú 4,0%-né.

Použitý materiál

Betóny (STN EN 1992-1-1, STN EN 1992-2, STN EN 206)

Konštrukčný prvok	Označenie betónu
Podkladový betón	STN EN 206 – C12/15-X0(SK)-Cl1,0-Dmax16-S3
Dobetonávka krídel	STN EN 206 - C30/37-XC2, XD1, XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3
Mostné krídla	STN EN 206 – C30/37-XC4, XD1, XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3
Spriahajúca doska a priečníky nk	STN EN 206 – C30/37-XC4, XD1, XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3
Rímsové	STN EN 206 - C35/45-XC4, XD3, XF4(SK)- Cl0,2-Dmax16-S3(P)
Prechodové dosky	STN EN 206 - C30/37-XD2, XC3, XF2(SK)-Cl0,2-Dmax16-S3

Betonárska výstuž

Pre účely vystužovania železobetónových konštrukčných prvkov bude použitá betonárska výstuž z ocele B500B s triedou ťažnosti B.

Geotextília

Výber geotextílie, podľa účelu použitia, musí zodpovedať STN 733040.

Výkopy

Pred zahájením stavebných prác na vlastnom objekte mosta je nevyhnutné vytýčenie všetkých inžinierskych sietí kolidujúcich so stavebným objektom respektíve jeho výstavbou. Akákoľvek činnosť v ochrannom pásme príslušného vedenia je možná len s písomným súhlasom jej majiteľa resp. správcu a to iba za vopred stanovených podmienok!

Pri návrhu boli použité určité predpoklady (inžinierskogeologický profil a parametre zastúpených zemín, poloha hladiny spodnej vody a pod.). Tieto predpoklady je nutné konfrontovať so skutočnosťou zistených pri realizácii výkopových prác. Aktualizované informácie budú poskytnuté projektantovi, ktorý potvrdí alebo reviduje navrhované riešenia (sklony výkopov, dĺžky štetovnicových stien a pod.)

Založenie mostného objektu

Založenie mosta na oporách ostáva voči existujúcemu stavu nemenné.

Spodná stavba

Opory

Priečnik za nosníkmi NK bude vybúraný a plocha úložného prahu bude upravená a zarovnaná na pôvodnú výšku, na ktorú bude uložená 2 x vrstva asfaltovej lepenky.

Po odstránení krídel po úroveň úložného prahu vzhľadom na ich jestvujúci stav, sa dobudujú podľa dokumentácie so zakotvením betonárskej výstuže do pôvodných krídel.

Pohľadové plochy spodnej stavby budú po vyčistení vodným lúčom doplnené reprofilačným materiálom a zjednocujúcim náterom.

Ložiská

Nosníky nosnej konštrukcie sú uložené na asfaltovej izolačnej vrstve. Na oporách uloženie ostáva pôvodné, pod nový koncový priečnik predlžujúci nosnú konštrukciu bude tiež uložená 2x asfaltová lepenka.

Mostné krídla

Existujúce mostné krídla budú odbúrané po úroveň novej hornej plochy úložného prahu. Nové časti mostných krídel budú dobudované do predpisanej geometrie v zmysle výkresovej prílohy projektovej dokumentácie. Spolupôsobenie pôvodných a nových častí krídel zabezpečí kotvená výstuž – vlepá do dier vyvrtaných do betónu.

Dilatačná škára medzi krídlami a priečnikmi nosnej konštrukcie bude v úrovni rubovej zvislej plochy pôvodnej opory. Šírka dilatačnej škáry je 20mm. Priestor dilatačnej škáry bude vyplnený pružnou vložkou a po obvodu utesnený trvalo pružným UV-odolným tmelom s predtesnením.

Vybúraním otvoru s následným vyspravením bude zrealizovaný prechod pozdĺžnej drenáže za oporou mimo mosta.

Sanácia spodnej stavby

Skorodovaný betón na povrchu spodnej stavby už nedokáže plniť svoju úlohu a preto je nutné pristúpiť k jeho odstráneniu. Toto navrhujeme zrealizovať použitím vysokotlakovej vody s tlakom 250 do 300 bar do

takej hĺbky, kým nebude betón vykazovať pevnosti zodpovedajúce pevnostnej triede betónu C25/30 v zmysle STN EN 1992-1-1. Diagnostika pevnosti betónu bude overená nedeštruktívnymi metódami (napr. Šmydové tvrdomery).

Doplnenie chýbajúceho betónu bude realizované aplikáciou certifikovanej sanačnej hmoty, ktorej použitie musí byť plne v súlade s TKP SSC a TKP výrobcu použitého materiálu.

Všetky vysprávky, vrátane ošetrenia betonárskej výstuže, musia byť zhotovené z materiálov s pevnostnými parametrami zodpovedajúcimi pevnostnej triede betónu min. C30/37.

Pred uložením novej vrstvy či už betónovej alebo zo sanačnej hmoty musí byť na povrch očisteného betónu aplikovaný adhézny mostík na zvýšenie príľnavosti reprofilačného materiálu s povrchom.

Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia je trámová, pozostávajúca z 12 ks tyčových mostných prefabrikátov typu KA-67 výšky 0,45 m a dĺžky 9,0 m z predpätého betónu. Navrhovaná spriahajúca doska je navrhnutá z betónu C30/37 premenlivej hrúbky vzhľadom na sklony v priečnom reze a pozdĺžnom smere vzhľadom na výškový oblúk nivelety. Geometria nosnej konštrukcie je zrejماً z výkresovej časti projektovej dokumentácie.

Po odbúrání vrstiev príslušenstva mosta nad nosníkmi je možné realizovať spriahnutie a spriahajúcu dosku nosnej konštrukcie. Po odstránení mostného zvršku pred začiatkom realizácii prac na nosnej konštrukcie je potrebné urobiť sanáciu horného povrchu nosníkov a ošetrenie prípadnej odhalenej výstuže; ošetrenie obnažených a skorodovaných kotiev predpínacej výstuže.

Na vetranie jestvujúcich nosníkov sú navrhnuté otvory na spodku nosníkov, a to 2x/nosník (pri opore a v strede mosta) Ø50mm vlepéním plastovej rúrky s ochranou mriežkou proti vniknutiu vtákov s presahom rúrky pod NK na 100mm.

Na oporách 1 a 2 dôjde k predĺženiu nosnej konštrukcie bez záverného múrika so zazubením a okapovým nosom. Priečnik bude na úložnom prahu odseparovaný 2x asfaltovou lepenkovou vrstvou uloženou na upravený podklad úložného prahu, ktorá umožní dilatčné pohyby nosnej konštrukcie. Koncové škáry budú utesnené pružným tmelom.

Horná plocha spriahajúcej dosky je navrhnutá v jednostrannom priečnom sklone 3,0% s protisklonmi 4,0%. Úžľabie je vo vzdialenosti 250 mm od okraja rímsy. Minimálna hrúbka spriahajúcej dosky je úžľabiach rovná 180 mm. Vystuženie spriahajúcej dosky a priečnikov musí plne rešpektovať, okrem iného, aj konkrétny typ použitých prefabrikátov.

Úprava koncových priečnikov je navrhnutá s odkvapom za rubom opory. Škára medzi úložným prahom a koncovým priečnikom bude vyplnená pružnou vložkou hrúbky 50mm, po obvode utesnená trvalo pružným UV-odolným tmelom s predtesnením.

Rímsy

Na moste sú navrhnuté železobetónové rímsy, na ľavej a pravej strane ako odrazný pruh šírky 800 mm. Na líčne (pohľadové) plochy budú použité polymérbetónové rímsové prefabrikáty (rímsovky) výšky 500mm. Navrhované riešenie počíta s hrúbkou prefabrikátov 40mm. V prípade použitia prefabrikátov inej hrúbky je nutná úprava rímsy. Dilatačné celky plne rešpektujú dilatácie medzi hornou a spodnou stavbou. Škáry medzi monolitickými rímsami a polymér-betónovými rímsovými prefabrikátmi (min rozmer 15mm x 15mm) sú vyplnené trvalo pružnej zálievkou (viď výkresovú dokumentáciu, príp. VL4).

Horná plocha ríms je v priečnom sklone 4,0%. Navrhovaná výška zvýšenej obruby, rešpektujúca použitý typ zábradľového zvodidla, je 150mm. V prípade použitia iného bezpečnostného zariadenia musí úprava (výška a tvar) zvýšenej obruby zodpovedať bezpečnostnému systému, ktorého zvodidlo je súčasťou.

Rímsy budú realizované v maximálnych záberoch dĺžky 6m s pracovnými škárami s „neprerušenou výstužou“. Úprava škár bude zodpovedať VL4.

Rímsy budú realizované z betónu STN EN 206-1 - C35/45-XC4, XD3, XF4(SK)- C10,2-Dmax16-S3(P) s použitím rozptýlených polypropylénových vlákien dĺžky 12mm s dávkovaním 0,9kg/m³. Tomuto riešeniu zodpovedá aj vystuženie ríms podľa VL4. Ochranu izolácie nosnej konštrukcie pod rímsami zabezpečí voľne uložený asfaltový izolačný pás hrúbky 4,5-6mm.

Kotvenie ríms do nosnej konštrukcie resp. mostných krídel zabezpečia oceľové kotevné prípravky umiestnené v zmysle výkresovej prílohy ríms. Ich protikorózna úprava musí zodpovedať VL4 a TP068.

Každá z ríms (ľavá a pravá) je navrhnutá z dilatačných celkov. Škáry medzi nimi sú šírky 20mm, vyplnené pružnou vložkou na povrchu utesnené UV-odolným trvalo pružným tmelom.

Izolácie

Všetky betónové plochy trvalo uložené pod úrovňou terénu budú opatrené izoláciou proti zemnej vlhkosti (1x penetračný + 2x asfaltový náter).

Na izoláciu mostovky bude použitý certifikovaný izolačný systém, určený k tomuto účelu, s použitím natavovacích asfaltových pásov hrúbky 4,5-6mm. Povrch betónu nosnej konštrukcie, pred vlastnou aplikáciou izolačného systému, bude obrokováný a opatrený zapečatujúcou vrstvou. Izolačné pásy z mostovky budú zvedené až na prechodovú dosku v zmysle VL4 (301.01).

Pod rímsami je ochrana izolácie riešená voľne uloženým izolačným asfaltovým pásom hrúbky 4,5-6mm.

Ochrana izolácie na hornej ploche nosnej konštrukcie bude realizovaná ochrannou vrstvou z asfaltobetónu, na zvislej rubovej strane priečnikov ochrannou geotextíliou s parametrami odpovedajúcimi STN 733040 – tab. 7. (500g/m², hrúbka >3,0mm atď.)

Mostné závery

Pri návrhu nosnej konštrukcie bez záverného múrika a pri tomto rozpätí mosta je návrh bez mostného záveru s rezanou škárou vo vozovkových vrstvách nad ukončením nosnej konštrukcie. Škára je umiestnená nad škárou medzi nosnou konštrukciou a prechodovou doskou. Takto vzniknutá škára šírky 20 a výšky 40mm bude vyplnená trvalo pružnou asfaltovou zálievkou.

Prechodová oblasť

Výkop za existujúcimi oporami je nutné realizovať len v nevyhnutnom rozsahu pre dobetónovanie priečnikov a realizáciu prechodovej dosky, uloženie pozdĺžnej drenáže za priečnikom a realizáciu štrkového protimrazového klinu.

Dno výkopu bude opatrené izolačnou fóliou z HDPE chránenou z oboch strán ochrannou geotextíliou (STN 733040). Sklon uloženej fólie (pozri prehľadný výkres) bude 10%. Prechodový klin bude z medzerovitého betónu. Hodnoty deformačných modulov E_{def2}, získaných na základe zaťažovacích skúšok, meraných na povrchu prechodového klinu (a na zemnej pláni) nesmie klesnúť pod 90 MPa, pričom pomer E_{def2}/E_{def1} < 2,5.

Úprava prechodových oblastí musí byť plne v súlade s SSC TP 113.

Prechodové dosky

V prechodových oblastiach mosta budú vybudované železobetónové prechodové dosky dĺžky 3,0m, uložené vo vybratí záverných múrikov. Kľbové spojenie opory s prechodovou doskou je pomocou oceľových trňov. Tvar a vystuženie prechodových dosiek je zrejmé z výkresovej prílohy prechodových dosiek. Hrúbka prechodovej dosky je 300mm. Pozdĺžny sklon prechodových dosiek je 1:10.

Prechodové dosky budú budované na podkladovom betóne hrúbky 150mm. Izolácia betónových plôch, pri ktorých je to možné bude 1x penetračným a 2x asfaltovým náterom.

Odvodnenie mosta

Zrážková voda z vozovky bude odvádzaná jednostranným priečnym sklonom 3,0% k zvýšeným obrubám ríms a pozdĺž nich za krídla opôr na opevnenie za krídlami. Odtiaľ cez betonové opevnenie za rímsami a sklzy z betónových tvárnic na kamennou dlažbou upravený svah potoka. Na konci sklzu sú navrhnuté lapače splavenín.

Prípadné priesaky cez asfaltovú vozovku budú priečnym sklonom horného povrchu mostovky a priečnym drenážnym kanálkom šírky 100mm pri opore 2 zvedené po izolácii do úžľabí, s drenážnym kanálkom šírky 100mm a výšky zodpovedajúcej ochrannej asfaltovej vrstvy izolácie, a následne cez 2x drenážne vpuste z nehrdzavejúceho materiálu (VL4 502.01) pod nosnú konštrukciu (pozri výkres odvodnenia).

Priesaky cez prechodovú oblasť budú zvedené na HDPE fóliu na dne výkopu a následne k pozdĺžnej drenáži za oporou Ø150mm umiestnenej za rubovou plochou opôr na podkladovom betóne. Drenážne rúry Ø150mm budú vedené v sklone min. 3% od hranice etáp (štetovnicová stena) smerom k mostným krídlam a cez ne, na kamennou dlažbou spevnený, svah premost'ovaného toku.

Vozovka na moste

Konštrukcia vozovky:

- Asfaltový betón	SMA-11 O; I	40 mm
- Spojovací postrek	PS; PMB min. 0,5kg/m ²	
- Asfaltový betón	AC-11 O; PMB I	45 mm
- Spojovací postrek	PS; PMB min. 0,5kg/m ²	
- Izolačný systém z NAIP		
- Zapečat'ujúca vrstva		
- Celková hrúbka		90 mm

Mostovka bude pred realizáciou zapečat'ujúcej vozovky upravená obrokováním. Izolačné pásy je nutné natavovať na celú šírku izolačného pásu viacplamenným horákom na dosiahnutie celoplošného prilepenia izolácie na mostovku.

Vozovka mimo mosta

Vozovka cesty I/64 je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

konštrukcia č.1

- asfaltový betón	AC 11 O; PMB I	50 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek		0,5kg/m ²	STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 16 L; PMB I	50mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek		0,5kg/m ²	STN 73 6129:2009
- asfaltový betón	AC 22 P; PMB I	70mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI, PMB	0,7kg/m ²	STN 73 6129
- cementom stmelená zmes	CBGM C5/6	170mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 Gp	250mm	STN 73 6126
- Spolu		560 mm	

Zhutnená pláň pod konštrukciou vozovky musí vykazovať min. $E_{def2}=90$ MPa.

Tesnenie škár

Škárý na styku rôznych materiálov na povrchu mosta budú utesnené proti prenikaniu vody . Obdobne budú utesnené i dilatačné škárý medzi rovnakými materiálmi.

Na vozovke bude tesnenie asfaltovou zálievkou š. 20 mm vykonané na styku povrchovej vrstvy vozovky s rímsou pri obrube. Úprava bude vykonaná s predtesnením na dne škáry.

Škáry medzi jednotlivými betónovými konštrukciami budú utesnené trvale pružným tesniacim tmelom (pracovné a zmrašťovacie škáry ríms, škára medzi prech.blokom (zádlážbou) a rímsou – pozri detaily v pd príp. VL4).

Úprava hrán železobetónových konštrukcií

Hrany betónových prvkov budú, do debnenia vloženými latami, skosené 20/20mm.

Opevnenie ríms

Opevnenie za krídlami na dĺžke 1,5-2,0 m a popri nich na šírke 0,5 m budú z betónu C 35/45. Povrch opevnenia za rímsami je nutné vyspádovať tak, aby odtok zrážkovej vody bol od ríms mimo mosta, teda ku sklzom a k ceste.

Použitý bude betón C 35/45 XC4, XD3, XF4 (SK)-Cl 1,4 Dmax 16 – S3 v zmysle STN EN 206.

Úprava potoka Drahožica

Jestvujúcu úpravu svahov potoka je potrebné očistiť a doplniť v potrebnom rozsahu v rámci pôdorysu mosta. Bude potrebné doplnenie kamenej dlažby do betónového lôžka v rámci pôdorysu mosta. Dno koryta ostane bez zásahu a úprav.

Povrchová úprava betónových plôch

Pohľadové plochy mostných krídel a opôr budú opatrené zjednocujúcim náterom na betónové plochy.

Bezpečnostné zariadenia na moste

Na vonkajších stranách mosta sa na odrazné pruhy ukotví zábradľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 schválené MDaRSR so zvislou výplňou. Zvislá výplň zábradlia nesmie mať medzery väčšie ako 120 mm. Zvodnice a madlá zvodidiel budú nad rezanou škárou vyplnenou trvalo pružnou zálievkou oddilatované a nevodivo prepojené. Zvodnica zábradľového zvodidla je nad rezanou škárou vyplnenou trvalo pružnou zálievkou dilatovaná dištančným kusom zvodnice, na madle, zvodnici a výplni zvodidla sa prevedie elektrický izolovaný dilatačný styk elektroizolačným povlakom podľa technických podmienok výrobcu zvodidiel.

Povrchová úprava ocelového zábradlia (TP 068):

- | | |
|----------------------|-------------------|
| • Úprava povrchu: | Sa 2½/Be sweeping |
| • Žiarové zinkovanie | |
| • ZN – EP | 80µm |
| • MN – EP | 100µm |
| • VN – PUR | 60µm |

2.3 POŽIADAVKY NA VSTUPY

2.3.1 Pôda

Rekonštrukcia cesty I/64 v riešenom úseku vrátane mostov a priepustov bude prebiehať v koridore jestvujúcej komunikácie. Rekonštrukcia cesty a mostov si nevyžaduje nové zábery pozemkov, stavebné dvory budú zriadené na existujúcich spevnených plochách. Potrebné obchádzkové trasy budú zriadené na existujúcej cestnej sieti.

Identifikácia záberov: dočasné: 0

trvalé: 0

2.3.2 Požiadavky na odber vody, energetické zdroje a suroviny

Navrhovaná Zmena neznamena 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:

- 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

Počas rekonštrukčných prác bude doprava usmernená pomocou prenosného dopravného značenia, v prípade potreby doplneného o prenosnú cestnú svetelnú signalizáciu. Doprava bude vedená striedavo v jednom jazdnom pruhu. Pri rekonštrukcii obj. 103-00 a 104-00 bude nutná výluka dopravy. Doprava bude v tomto čase vedená po obchádzkových trasách, ktoré budú zriadené po existujúcej cestnej sieti.

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

Etapu 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 vybraného úseku cesty I/64 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. Odpadové vody môžu vznikať pri betonážnych a asfaltérskych prácach. Tiež môže dôjsť k uniku ropných látok zo stavebných mechanizmov, v prípade havárie, resp. zlého technického stavu.

Počas prevádzky nebudú vznikať žiadne nové odpadové vody. Spôsob odvodnenia komunikácii bude zachovaný tak, ako je to v súčasnosti. V ckm 121,750 až 121,950 bude vybudovaná nová výtlačná kanalizácia, z dôvodu zníženia nivelety cesty I/64 pod železničným mostom.

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	Kategória:
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 späťne 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.79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a s vyhláškou č.371/2015 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2015 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 demolácii zvislého dopravného značenia a oceľových zvodidiel a zábradlia, oplatenia, 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 demolácii 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 TSK v Partizánskom.

Odpady, ktoré nie je možné inak využiť, je nutné skládkovať na riadenej skládke odpadov Brodzany vzdialenej cca 8,0 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. 371/2015 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 (stavebné dvory budú situované na existujúcich spevnených plochách).

Počas prevádzky

Prestavba vybraného úseku cesty I/64 neprinesie žiadne nové zdroje hluku.

2.4.5 Vibrácie

Potenciálny zdroj vibrácií, ktorý 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 vzniknúť hlavne činnosťou ťažkých nákladných strojov a realizáciou špeciálnych stavebných technológií. Rovnako môžu vzniknúť prejazdom ťažkých nákladných mechanizmov obytnou zástavbou.

Obdobie prevádzky

Rekonštrukcia vybraného úseku cesty I/64 neprinesie žiadne nové zdroje vibrácií.

2.4.6 Žiarenie

V súvislosti s plánovanou rekonštrukciou a prevádzkou vybraného úseku cesty I/64 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 OSTANÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE

V križovatke pri predajni Billa na ceste I/64 v ckm 120,190, ktorá je súčasťou posudzovaného projektu, pripravuje mesto Partizánske projekt na úpravu signálneho plánu cestnej svetelnej signalizácie.

Obec Malé Uherce plánuje realizovať projekt „Chodník I/64 prechod pre chodcov s ostrovčekom“ v roku 2021. Táto stavba by mala byť ukončená pred začatím realizácie posudzovanej činnosti.

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 Partizánske 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 úpravy cesty I/64, mosty), ktoré vydáva špecializovaný stavebný úrad – Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.
- Podkladom pre vydanie vyššie uvedeného stavebného povolenia budú stanoviská príslušných orgánov štátnej správy, vrátane vyjadrenia orgánu štátnej správy posudzovania vplyvov na životné prostredie k predkladanému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti.

Dotknutá obec: Partizánske, Malé Uherce, Veľké Uherce, Pažiť

Dotknutý samosprávny kraj: Trenčiansky samosprávny kraj

Dotknutý orgán: Okresný úrad Partizánske, odbor starostlivosti o životné prostredie
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Partizánskom

Povoľujúci orgán: Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Rezortný orgán: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

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 Panónska panva, provincia

Západopanónska panva, subprovincia Malá Dunajská kotlina, oblasť Podunajská nížina, celok Podunajská pahorkatina, podcelok Nitrianska niva.

Nitrianska niva leží v strednej časti Podunajskej pahorkatiny a tvorí pás územia v povodí rieky Nitra a jej prítokov. Vede od Bánoviec nad Bebravou a Partizánskeho cez Topoľčany a Nitru po severný okraj Nových Zámkov. V severnej polovici a na juhozápade je obklopená Nitrianskou pahorkatinou, južný okraj prechádza do Podunajskej roviny. Juhovýchodným smerom pokračuje Podunajská pahorkatina Hronskou pahorkatinou, Žitavskou nivou a Žitavskou pahorkatinou. V strednej časti v okolí Nitry susedí niva s pohorím Tribeč a jeho podcelkom Zobor, na severovýchode s podcelkom Rázdiel a v údolí Nitry susedí Oslianska kotlina (podcelok Hornonitrianskej kotliny). V údolí Nitrice sa Nitrianska niva dotýka Strážovských vrchov a jeho podcelku Nitrické vrchy.

Geologická stavba

Predmetné územie je tvorené horninami neogénu. Z hornín sú to sivé a pestré íly, prachy, piesky, štrky, slojky lignitu, sladkovodné vápence a polohy tufitov (brodské, gbelské, kolárovske, volovské a čechovské 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 Bánoveckej kotliny.

Prevažnú časť sledovaného územia tvoria štrky, piesčité štrky a piesky, prevažne pleistocénne s anizotropiou často prekryté piesčitými hlinami; priepustnosť pórová, hladina podzemnej vody voľná v hydr. spojitosti s tokmi; tvoria hydraulický celok s neogénnymi drobnými štrkami v podloží.

Územie v okolí obce Malé Uherce je tvorené prolúviálnymi lokálne zahmlinenými štrkami a pieskami; priepustnosť pórová, hladina podzemnej vody väčšinou voľná; podzemná voda obvykle bez hydr. spojitosti s povrchovým tokom.

Do sledovaného územia zasahuje hydrogeologický rajón NQ 071 Neogén Nitrianskej pahorkatiny, čiastkový rajón NA 10 a NA 32.

Klimatické pomery

Rekonštruovaná cesta I/64 sa nachádza v dvoch klimatických oblastiach. Jedná sa o teplý, mierne suchý okrsok, s miernou zimou s teplotou v januári nad -3°C . Počet letných dní nad 50. Druhý okrsok, v ktorom sa rekonštruovaná cesta nachádza je mierne teplý, vlhký, s chladnou až studenou zimou, dolinový, s teplotou v januári do -3°C , v júly nad 16°C . Počet letných dní do 50. Priemerná ročná teplota v sledovanom území 8°C – 9°C . Počet dní so snehovou pokrývkou je 40-60.

Voda

Záujmové územie odvodňuje rieka Nitra, ktorá je ľavostranným prítokom rieky Váh. Hydrograficky patrí záujmové územie navrhovanej rekonštrukcie cesty I/64 v medzinárodnom ponímaní do povodia Dunaja.

Rieka Nitra v záujmovom území (most ev.č. 64-044) je v regulovanom koryte, svahy rieky Nitra boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Potok Drahožica v záujmovom území (most ev.č. 64-046) je takisto v regulovanom koryte, so spevnenými svahmi kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba. Potok Drahožica je ľavostranným prítokom rieky Nitra.

Podzemné vody

Podľa členenia územia SR na hlavné hydrogeologické regióny (Malík a Švasta, 2002), spadá predmetné územie do rajónu: NQ 071 Neogén Nitrianskej pahorkatiny.

Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd kvartérnych sedimentov na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvaru medzizrnových podzemných vôd kvartérnych náplavov Váhu, Nitry a ich prítokov južnej časti oblasti povodí Váh SK1000400P.

Podľa vymedzenia útvarov podzemných vôd predkvartérnych hornín na území Slovenska (Kullman ml., 2005) spadá dotknuté územie do Útvaru medzizrnových podzemných vôd Bánoveckej kotliny oblasti povodia Váh SK2001300P a Útvaru puklinových a krasovo-puklinových podzemných vôd Tribeča SK200150FP.

Minerálne pramene

V skúmanom území sa nenachádzajú využívané minerálne pramene.

Pôda

Posudzovaná činnosť sa nedotýka poľnohospodárskej pôdy, pretože ide iba o rekonštrukciu existujúcej cesty I/64 a dvoch mostných objektov, nedôjde k novým trvalým záberom pôdy.

Obchádzkové trasy budú zriadené na existujúcej cestnej sieti, takže nebudú potrebné dočasné zábery.

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 $\mu\text{g.m}^{-3}$ 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 $\mu\text{g.m}^{-3}$ za kalendárny rok vyjadrená ako NOX) 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.

PM2,5 – pre častice PM2,5 je stanovený len ročný limit 25 $\mu\text{g.m}^{-3}$, 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 PM2,5.

Jedným z ukazovateľov, ktorý má charakterizovať zaťaženie obyvateľstva zvýšenými koncentraciami PM2,5 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 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

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 $\mu\text{g.m}^{-3}$, čo je pod limitnou hodnotou 5 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

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 v sledovanom území je úplne pozmenené. Je výsledkom pôsobenia antropogénnych činiteľov. V meste Partizánske a v obci Malé Uherce cesta prechádza zastavaným územím, za obcou Malé Uherce sú pôdy v okolí cesty využívané prevažne na poľnohospodársku výrobu.

Fyto geografické členenie

Podľa fyto geografického členenia Slovenska patrí posudzované územie do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu eupanónskej xerothermnej flóry (Eupannonicum), okresu Podunajská nížina.

Reálna mimolesná vegetácia

Cesta I/64 v zastavanom území mesta Partizánske je lemovaná radovou výsadbou lípy malolistej. Za obcou Malé Uherce je cesta I/64 taktiež lemovaná radovou výsadbou, s pestrším zložením, ktorú tvoria lípa malolistá, jaseň štíhly, javor mliečny, z náletu je primiešaný invázny druh - javorovec jaseňolistý a ovocné dreviny. Krovinatú etáž tvoria slivka trnková, ruža šípová, hloh, drieň, baza čierna.

Brehové porasty rieky Nitra v sledovanom území sa nezachovali vôbec, keďže koryto je regulované a tiež prechádza zastavaným územím. Brehové porasty potoka Drahožice v sledovanom území sú prevažne krovitého charakteru, s ojedinelým výskytom náletových drevín.

Fauna

V okolí hodnoteného územia sa vyskytuje bežná fauna urbanizovaného prostredia, fauna viazaná na vodné toky a poľnohospodársky využívané pôdy.

Ochrana prírody a prírodných zdrojov, biotická kvalita

Rekonštruovaný úsek cesty I/64 sa nachádza mimo chránených území definovaných v zákone 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Rovnako nezasahuje ani do území NATURA 2000. Najbližšie k posudzovanej činnosti približne 1400m južným smerom sa nachádza CHKO Ponitrie. Z maloplošných chránených území sa v širšom okolí nachádzajú PR Veľký vrch, CHA Brodziansky park. Z území európskeho významu to sú ÚEV Vtáčnik, ÚEV Nitrické vrchy, ÚEV Bielické bahná.

V záujmovom území neboli mapované **biotopy európskeho a národného významu** (§ 2, odstavce 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 rekonštruovanej cesty a mostov ani v bezprostrednej blízkosti sa nenachádza 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. Potok Drahožice predstavuje lokálny hydrický biokoridor, ktorý sa napája do nadregionálneho hydrického biokoridoru rieky Nitra.

Obyvateľstvo

Keďže sa jedná len o rekonštrukciu existujúceho úseku cesty I/64 neboli informácie o obyvateľstve podrobnejšie skúmané.

Základné údaje:

Mesto Partizánske:

- rozloha: 22,31 km²
- nadmorská výška (stred mesta): 195 metrov nad morom
- prvá písomná zmienka: okolo roku 1260
- počet obyvateľov: 22 058 (2020)

Obec Malé Uherce

- rozloha: 5,97 km²
- nadmorská výška (stred mesta): 211 metrov nad morom
- prvá písomná zmienka: rok 1274
- počet obyvateľov: 791 (2020)

Obec Veľké Uherce

- rozloha: 27,79 km²
- nadmorská výška (stred mesta): 230 metrov nad morom
- prvá písomná zmienka: rok 1274
- počet obyvateľov: 2 018 (2020)

Obec Pažiť

- rozloha: 3,06 km²
- nadmorská výška (stred mesta): 200 metrov nad morom
- prvá písomná zmienka: rok 1351
- počet obyvateľov: 509 (2020)

Kultúrne pamiatky

V posudzovanom území sa nenachádzajú žiadne evidované kultúrne a archeologické pamiatky.

Environmentálna regionalizácia

Podľa členenia environmentálnej regionalizácie je dotknutý región charakterizovaný environmentálnou kvalitou ako región so silne narušeným prostredím (Hornonitriansky).

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.

- *Rekonštrukcia vozovky I/64:* Výmena vrchných konštrukčných vrstiev cestného telesa, bez vplyvu na horninové prostredie a reliéf.
- *Zemné práce pri zakladaní nového mosta na mieste pôvodného mosta:* Základy mosta ev. č. 64-044 a 64-046 ostávajú pôvodné. Bez vplyvu.
- *Úprava koryta rieky Nitra:* stavebné zásahy v malej hĺbke, pri ktorých nie je predpoklad poznateľného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia a reliéfu. Rozsah úpravy brehov rieky Nitra pod mostom ev. č. 64-044 bude cca 20 m.
- *Úprava koryta potoka Drahožice:* stavebné zásahy v malej hĺbke, pri ktorých nie je predpoklad poznateľného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia a reliéfu. Rozsah úpravy brehov potoka Drahožice pod mostom ev. č. 64-046 bude cca 13 m.
- *Obchádzkové trasy:* budú riešené na existujúcej cestnej sieti. Bez vplyvu.

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 vybraného úseku cesty I/64 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 rekonštrukcie 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, NO_x, 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 relatívne 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 časť stavby (mostné objekty 64-044 a 64-046) je v priamom kontakte s riekou Nitra, respektíve potokom Drahožice a v rámci rekonštrukčných prác sa predpokladá aj vyčistenie a úprava koryta vodného toku v úseku cca 20m pri rieke Nitra, resp. cca 13m pri potoku Drahožice - potenciálne existuje riziko ohrozenia povrchových vôd pri rekonštrukčných prácach vykonávaných priamo v koryte vodného toku, ale aj pri stavebných prácach na konštrukcii mosta. Potenciálne riziko ovplyvnenia kvality vôd teda existuje, ale pri striktnom dodržaní technologických postupov rekonštrukcie s ohľadom na dodržiavanie podmienok ochrany vôd, zvolenej technológie a postupov prác je minimálne. Vyčistenie koryta vodného toku pod mostom zlepší prietoknosť vodného toku v profile.

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

Pri rekonštrukčných prácach bude nutné zabezpečiť také opatrenia, aby nedošlo k ohrozeniu kvality vôd ani ku kontaminácii vôd. V prípade úniku prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov, alebo iných neočakávaných havarijných udalostí, je zhotoviteľ túto skutočnosť povinný ihneď nahlásiť na SIŽP a SVP. 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.

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 vybranom úseku cesty I/64 nepredpokladajú žiadny trvalý záber poľnohospodárskej pôdy. Zriadenie obchádzkovej trasy si takisto nevyžiada dočasné zábery, bude zrealizovaná na existujúcej cestnej sieti.

6. VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Biotopy európskeho a národného významu v záujmovom území stavby rekonštrukcie vybraného úseku cesty I/64 neboli mapované.

V rámci realizácie zmeny navrhovanej činnosti dôjde k výrubu drevín rastúcich mimo les. Zoznam drevín, ich poloha a spoločenská hodnota je spracovaná v prílohe „I2 – Dendrologický prieskum a spoločenské ohodnotenie drevín“, ktorá je súčasťou tohto Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti. Podľa predkladaného projektu dôjde k výrubu celkovo 263ks stromov a 537m² krov.

Zemné práce budú mimo spevnenej vozovky realizované iba v rámci svahov násypov cestného telesa s výskytom ruderalnej, druhovo chudobnej vegetácie.

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

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

Rekonštrukcia vybraného úseku cesty I/64 na mieste pôvodnej cesty nebude mať na krajinu a krajinný obraz žiaden vplyv.

8. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIE A ICH OCHRANNÉ PÁSMA

Navrhovaná rekonštrukcia cesty I/64 a dvoch mostov 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). Nezasahuje do žiadneho chráneného územia, ani do území sústavy NATURA 2000. Neočakávame negatívne vplyvy činnosti na chránené územia nachádzajúce sa v širšom okolí stavby. Bez vplyvu.

Predmetný projekt „I/64 Partizánske – Oslany“ nenapĺňa znaky projektu, ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom vplyv na územie európskej sústavy chránených území (NATURA 2000). Preto predmetný projekt nie je predmetom procesu jeho posúdenia orgánom ochrany prírody a krajiny, vykonávaného podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z..

9. VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

Hydrický nadregionálny biokoridor rieka Nitra, ktorý tvorí vodný tok bez brehových a pobrežných porastov, môže byť počas výstavby negatívne ovplyvnený, a to pri čistení koryta od nánosov pod mostom a úpravách toku. Stavebné práce budú predstavovať dočasnú bariéru funkčnosti biokoridoru a zakalenie vody môže krátkodobo zhoršiť podmienky životného prostredia vodných živočíchov v rieke. Je vhodné aby práce v koryte boli realizované mimo obdobia neresenia rýb. Tento vplyv hodnotíme ako negatívny, krátkodobý, málo významný, pôsobiaci na malom území. Negatívne vplyvy na funkčnosť hydrického biokoridoru budú pôsobiť iba krátkodobo v období prestavby aj to iba počas dennej doby. Trvalé zmeny funkčnosti biokoridoru sa nepredpokladajú. Podobné vplyvy môžeme očakávať aj pri hydrickom lokálnom biokoridore potok Drahožice.

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. Bez vplyvu.

12. VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

Paleontologické náleziská 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 vybraného úseku cesty I/64 nebudú negatívne ovplyvnené.

14. INÉ VPLYVY

V okolí rekonštruovaného úseku cesty I/64 neboli identifikované žiadne iné vplyvy na zložky životného prostredia.

15. VPLYVY NA ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

Počas rekonštrukcie vybraného úseku cesty I/64 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, 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	potenciálne riziko znečistenia a ohrozenia kvality horninového prostredia	-1
Klimatické pomery	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Ovzdušie	bez zmeny oproti pôvodnému stavu	0
Vodné pomery	riziko znečistenia vôd počas prestavby	-1
Pôda	bez trvalého záberu, dočasný záber vrátený do pôvodného stavu	0
Fauna, flóra a ich biotopy	Výrub drevín rastúcich pozdĺž cesty I/64, na svahoch cestného telesa	-1
Krajina-štruktúra a využívanie krajiny, krajinný obraz	bez vplyvu	0
Chránené územia a ich ochranné pásma	bez vplyvu	0
Územný systém ekologickej stability	riziko zhoršenia podmienok životného prostredia vodných živočíchov počas prestavby mostných objektov	-1
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	bez vplyvu	0

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)

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

1. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: **Slovenská správa ciest Bratislava**

Identifikačné číslo: 00 33 28

Sídlo: Miletičova 19, 826 19 Bratislava

2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I/64 Partizánske – Oslany

3. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Trenčiansky
Okres:	Partizánske
Katastrálne územie:	Partizánske, Malé Uherce, Veľké Uherce, Pažiť
Druh stavby:	rekonštrukcia
Cesta:	I/64
Most ev. č.:	64-044, 64-046
Kategória cesty:	intravilán MZ 14/50, red. MZ 11,5/50, red. MZ 9,5/50, red. MZ 9/50 extravilán C 11,5/60

4. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

V rámci modernizácie úseku cesty I/64 v Trenčianskom kraji v okrese Partizánske v cestnom staničení ckm 120,000 – 126,000 v dĺžke 6,00 km je riešená rekonštrukcia dvoch mostov, rekonštrukcia priepustov, frézovanie a realizácia nového krytu vozovky, realizácia novej konštrukcie vozovky, úprava krajníc, odvodnenie vozovky, úprava resp. výmena dopravného značenia, výmena a doplnenie bezpečnostných zariadení, rekonštrukcia autobusových zastávok, rekonštrukcia chodníkov, úprava vjazdov, obnovenie priechodov pre chodcov s nasvetlením.

Rekonštruovaná a modernizovaná dopravná sieť aj na regionálnej úrovni postupne v celej EÚ prispeje k posilňovaniu vnútorného trhu, územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti a k znižovaniu emisií skleníkových plynov. Ako celok prinesie najmä bezpečnejšie cestovanie, rýchlejšie presuny ako aj zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie.

Existujúci mostný objekt ev.č. 64-044 (ID M4095) sa nachádza na ceste I/64 v km cca 127,710. Bol postavený v roku 1975.

Spodnú stavbu tvoria betónové. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia zo železobetónovej trámovej konštrukcie s previsnutými koncami. Rímky vykazujú značný rozpad betónových častí a koróziu obnaženej výstuže. Na rímsach je zabetónované oceľové trojmadlové zábradlie.

Na celej nosnej konštrukcii, hlavne na jej spodnej ploche, je vidieť stopy po priesaku vody a evidentné zatekanie nosnej konštrukcie. Na trámoch sú viditeľné šikmé trhliny. Dôsledok zatekania je nefunkčná hydroizolácia, kryt vozovky.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe bežnej prehliadky – V. Zlý.

Koryto potoka je pri moste regulované, svahy potoka boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Existujúci mostný objekt ev.č. 64-046 (ID M2960) sa nachádza na ceste I/64 v km cca 123,359. Bol postavený v roku 1975.

Spodnú stavbu tvoria betónové opory spolu s betónovými mostnými krídlami. Založenie spodnej stavby je pravdepodobne plošné. Nosná konštrukcia pozostáva z 12 ks predpätých nosníkov typu KA-67, dĺžky 9,0 m a výšky 0,45 m. Rímky vykazujú značný rozpad betónových častí a koziu obnaženej výstuže. Na rímsach je zabetónované oceľové trojmadlové zábradlie.

Na celej nosnej konštrukcii, hlavne na jej spodnej ploche, je vidieť stopy po priesaku vody a evidentné zatekanie nosnej konštrukcie. Dôsledok zatekania je nefunkčná hydroizolácia, kryt vozovky ako škára v dilatačnej oblasti.

Stavebný stav mosta, definovaný na základe bežnej prehliadky – IV. Uspokojivý.

Koryto potoka je pri moste regulované, svahy potoka boli spevnené kamennou dlažbou, ktorá vo väčšej miere chýba.

Zmena navrhovanej činnosti sa netýka zmeny umiestnenia cesty I/64 a zmeny umiestnenia mostov.

5. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGYCKÝCH

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti počas prevádzky

Najvýraznejšie výstupy zmeny navrhovanej činnosti sú: skvalitnenie povrchu vozovky vybraného úseku cesty I/64, kvalita mostných objektov, zlepšenie odvádzania dažďových vôd úpravou zemných a dláždených priekop. 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 vybranom úseku cesty I/64 a na rekonštruovaných mostoch.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje principiálnu zmenu riešenia. Najvýznamnejšími zmenami sú kvalita povrchu vozovky vybraného úseku cesty I/64 a zlepšenie technického stavu mostných objektov. Vplyvy na prírodné prostredie počas prevádzky budú porovnateľné so súčasným stavom.

Etapu 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 a k výraznejšiemu 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.

Etapu 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.

Pri rekonštrukčných prácach dôjde k výrubu drevín, rastúcich predovšetkým na päte svahu cestného telesa, ktoré bránia plynulému odtoku dažďových vôd, resp. prečisteniu a úprave zemných a dláždených priekop.

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

Etapu 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 pozitíva navrhovanej činnosti užívateľa cesty I/64. Negatívne pôsobenie prevádzky na obyvateľstvo sa oproti

pôvodnému stavu nezmení, bude nepriame prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom z automobilov. Hospodárenie s odpadom z prevádzky v rámci cesty I/64 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.

Etapu 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 realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov.

Vplyv na genofond a biodiverzitu. Navrhovaná zmena sa týka lokality čiastočne v urbanizovanom a čiastočne mimo urbanizovaného prostredia s I. stupňom ochrany a nezasahuje do územia NATURA 2000. Vplyvy na chránené územia teda možno hodnotiť ako porovnateľné s nulovým variantom a teda akceptovateľné.

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/64 vrátane mosta ev.č. 64-044 a mosta ev.č. 64-046 bola realizovaná 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 2021

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:

PhDr. Ivan Brečka, MBA
riaditeľ IVSC Žilina

.....

Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Žilina
M.Rázusa 104/A
010 10 Žilina