



INECO, s.r.o.
Mladých budovateľov 2
974 11 Banská Bystrica
Slovenská republika

(+421)-948 634 624
(+421)-48 417 55 12
web: www.enviroservis.sk
e-mail: ineco.bb@gmail.com

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti

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

Oprava komunikácie I/9 v km 207,700 – 213,500

CiDeCo s.r.o.
SNP 597/145
Žiar nad Hronom 965 01

Banská Bystrica, júl 2022

OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	4
1. Názov (meno)	4
2. Identifikačné číslo	4
3. Sídlo	4
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	4
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	4
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti	6
2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch	8
Opis technického a technologického riešenia	8
Stav pred zmenou	8
Stav po zmene	8
Požiadavky na vstupy	13
Záber pôdy	13
Záber lesných pozemkov	13
Nároky na zastavané územie	13
Spotreba vody	13
Požiadavky na energie, palivá a pracovné médiá	13
Požiadavky na surovinové zdroje	14
Nároky na pracovné sily	15
Nároky na dopravu	15
Výrub drevín	16
Údaje o výstupoch	16
Ovzdušie	16
Odpadové vody	16
Odpady	17
Hluk a vibrácie	19
Zápach a iné výstupy	20
Iné očakávané vplyvy (napr. vyvolané investície)	20
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie	20

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
<i>Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie</i>	<i>júl 2022</i>

Prepojenie s ostatnými činnosťami.....	20
Možné havarijné situácie	20
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	22
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	22
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	22
Znečistenie ovzdušia	22
Znečistenie povrchových vôd	25
Znečistenie podzemných vôd (vodných zdrojov)	27
Kontaminácia pôd.....	28
Poškodenie vegetácie a biotopov	28
Poškodenie fauny územia	30
Narušenie územného systému ekologickej stability.....	31
Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a vplyv kvality životného prostredia na človeka	32
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	34
Vplyvy na horninové prostredie a reliéf.....	34
Vplyvy na vodné pomery	34
Vplyvy na ovzdušie.....	35
Vplyvy na krajinu	37
Vplyvy na obyvateľstvo.....	37
Sociálne a ekonomické dôsledky	37
Najvýznamnejšie vplyvy činnosti	38
V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	39
Navrhovateľ.....	39
Základné údaje o navrhovanej činnosti.....	39
VI. PRÍLOHY	46
VII. DÁTUM SPRACOVANIA	47
VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA 47	
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	47

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov (meno)

CiDeCo s.r.o.

2. Identifikačné číslo

54 079 420

3. Sídlo

SNP 597/145

Žiar nad Hronom 965 01

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

Ing. Juraj Musil, PhD.

INECO s.r.o., Mladých budovateľov 2,

974 11 Banská Bystrica

Mob.: +421 948 634 624

e-mail: ineco.bb@gmail.com

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

Ing. Petra Prlič, PhD.

INECO s.r.o., Mladých budovateľov 2,

974 11 Banská Bystrica

Mob.: +421 948 086 907

e-mail: ineco.bb@gmail.com

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Oprava komunikácie I/9 v km 207,700 – 213,500

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Predmetom predkladanej zmeny navrhovanej činnosti je oprava cestnej komunikácie I. triedy č. 9 v úseku 207,7 – 213,5 (ďalej ako „I/9“).

Vo vzťahu ku charakteru zmeny navrhovanej činnosti a k súčasnému stavu posudzovaného územia ide o **jestvujúcu činnosť** v danom území, nakoľko sa jedná o jestvujúcu cestnú komunikáciu, ktorá je predmetom plánovanej opravy.

Potreba opravy komunikácie vychádza z existujúceho stavu a zistení v rámci obhliadky stavby, z ktorej vyplynula potreba výmeny obrusnej a ložnej vrstvy asfaltobetónu a oprava premostení na trase. Cieľom stavebnej akcie, ktorá je rozdelená do troch samostatných stavebných objektov je teda odstrániť nevyhovujúci stav; príčiny, ktoré vyvolávajú poruchy na komunikácii; zlepšiť stavebno-technický stav komunikácie; zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť premávky na komunikácii a v neposlednom rade vytvoriť lepšie estetické prostredie.

Činnosť je z pohľadu kategorizácie v zmysle prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. zaradená nasledovne:

13. Doprava a telekomunikácie

13.2 Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie jestvujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane

- zisťovacie konanie: od 5 km do 10 km stavebnej dĺžky
- povinné hodnotenie: od 10 km stavebnej dĺžky

Rezortný orgán: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Vzhľadom na plánovanú dĺžku (5740,57 m) opravy cestnej komunikácie I/9 je zmena činnosti predmetom zisťovacieho konania.

Zmena navrhovanej činnosti je zdokumentovaná v nasledujúcich kapitolách tohto dokumentu. Potrebne je podotknúť, že plánovaná rekonštrukcia sa dotýka zmeny viacerých parametrov jednotlivých úsekov cesty I/9 a súvisiacich vstupov a výstupov a preto tieto nie je možné podrobne a hlavne prehľadne sumarizovať. Zmeny sú bližšie diskutované v jednotlivých častiach textu predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované v zmysle § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti je spracované v zmysle § 18 ods. (2) písm. d) citovaného zákona.

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj: Banskobystrický
Okres: Žiar nad Hronom
Obec: Žiar nad Hronom

Katastrálne územie	Parcelné čísla
Lovčica	2232
Lutila	1001/23, 1001/22, 1001/21, 1002, 999, 998, 997, 996, 995, 990/3
Žiar nad Hronom	2595, 991, 2594, 1798/143, 2034/81, 2034/87, 2034/85, 2034/75, 536/1, 2034/6, 671/1, 2034/72, 670/2, 669/1, 2034/71, 668/1, 667/4, 667/3, 2034/69, 666/1, 665/1, 664/4, 664/3, 663/1, 662/1, 661/2, 660/1, 659/1, 658/1, 657/1, 656/1, 655/1, 654/1, 653/1, 652/1, 651/1, 650, 9-620/3, 2034/79, 2034/80, 647/1, 646/2, 645/1, 644/1, 643/1, 642/1, 9-620/7, 641/1, 640/1, 639/1, 9-620/4, 638/1, 637, 636, 635, 634, 633, 632, 631, 630, 9-620/6, 629, 628, 627, 626, 625, 624, 9-620/15, 623, 622, 621, 2034/59, 858/1, 619, 618, 617, 616, 615, 614, 613, 612, 611, 610, 609, 608, 607, 9-590/56, 9-555/3, 9-590/2, 475, 474/3, 474/2, 2034/40, 472/2, 471/4, 471/1, 2034/14, 470/2, 2034/68, 2034/67, 2034/66, 2034/56, 2034/61, 2034/31, 469/1, 9-469/10, 9-156/4, 155, 2034/43, 868, 877/1, 2031, 101/1, 9-860/2, 2035, 9-585
Ladomer	818, 813, 819, 816, 123/1, 800, 99/2, 705/6, 94/2, 125, 82/1, 126, 127

Pozn.: Kompletná tabuľka aj s vlastníckymi vzťahmi je uvedená v Textovej prílohe č. 2 tohto dokumentu.

Komunikácia sa nachádza v intraviláne a extraviláne mesta Žiar nad Hronom. Zmena navrhovanej činnosti je lokalizovaná v polohe telesa cestnej komunikácie I/9.

Riešený úsek sa z časti nachádza v extraviláne a z časti v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. Celková dĺžka obnovennej trasy je 5 740,57 m. Staničenie podľa databanky SSC je 207,70 až 213,50 m. Na celom úseku dôjde k frézovaniu obrusnej a ložnej vrstvy vozovky s následným položením nových konštrukčných vrstiev. Lokálne dôjde ku kompletnej výmene konštrukčných vrstiev. V mieste autobusových zálivov bude pod ložnú vrstvu uložená výstužná oceľová sieť.

Okolité územie tejto stavby ovplyvnené opravou komunikácie nezasahuje do chránených území. Taktiež nezasahuje do významných biotopov národného a európskeho významu. Trasa navrhovanej opravy sa nenachádza v území s chránenými kultúrnymi pamiatkami.

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
<i>Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie</i>	<i>júl 2022</i>

Najbližšie trvalo obývaná zástavba sa nachádza cca 30 m od miesta realizácie navrhovanej činnosti, keďže navrhovaná činnosť, ktorej predmetom je oprava komunikácie I/9 prechádza intravilánom mesta Žiar nad Hronom.

2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

(záber pôdy, spotreba vody, ostatné surovinové a energetické zdroje, dopravná a iná infraštruktúra, nároky na pracovné sily, iné nároky, zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, iné odpady, zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu, iné očakávané vplyvy, napríklad vyvolané investície)

Za účelom sprehľadnenia najskôr v jednotlivých kapitolách opisujeme súčasný stav (stav pred zmenou) a následne stav po zmene navrhovanej činnosti spočívajúci v navrhovanej oprave podkladných a asfaltových vrstiev vozovky a výmeny prvkov pasívnej bezpečnosti na ceste I/9 v úseku Lutila – intravilán Žiar nad Hronom – Ladomerská Vieska v km 207,700 až 213,500 jestvujúcej vozovky.

Opis technického a technologického riešenia

Stav pred zmenou

Objekt SO 101-00 obsahuje opravu vozovky, ktorá nevyhovuje súčasnému zaťaženiu a výmena kanalizačných poklopov a uličných vpustí.

Objekt SO 201-00 obsahuje opravu príslušenstva mosta M526. Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou. Riešený most sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom.

Objekt SO 202-00 obsahuje opravu príslušenstva mosta M1220. Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou.

Smerové a výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôsobené napojeniu na jestvujúce komunikácie.

Stav po zmene

Prioritou zmeny navrhovanej činnosti (stavby) je predovšetkým odstránenie príčin a porúch na komunikácií a tým aj zabránenie ďalšej degradácii konštrukcií čím sa dosiahne bezpečná a plynulá premávka na predmetnom úseku tejto komunikácie. Opravou komunikácie sa zlepšia podmienky pre dopravu.

Prehľad riešených objektov podľa správcov a užívateľov:

- 101-00 Oprava komunikácie I/9 v km 207,700 – 213,500 – Slovenská správa ciest IVSC Banská Bystrica, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
- 201-00 M562, 50_157 Most cez Hron v Žiari nad Hronom – Slovenská správa ciest IVSC Banská Bystrica, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
- 202-00 M1220, 50_155A most cez podchod pre peších, k.ú. Žiar nad Hronom – Slovenská správa ciest IVSC Banská Bystrica, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	júl 2022

Základné ciele opravy cesty v časti objektu 101-00 Oprava komunikácie I/9 v km 207,700 – 213,500:

Objekt SO 101-00 obsahuje opravu vozovky, ktorá nevyhovuje súčasnému zaťaženiu a výmena kanalizačných poklopov a uličných vpustí. Základnými cieľmi opravy cesty sú:

- Z dôvodu nevyhovujúcej únosnosti vozovky oprava krytu vozovky.
- Vyčistenie odvodnenia komunikácie.
- Doplnenie osvetlenia priechodu pre chodcov
- Obnova svetelnej signalizácie v celom úseku
- Výmena a oprava existujúcich obrubníkov.

Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou. Riešený úsek sa nachádza v intraviláne a extraviláne mesta Žiar nad Hronom.

Smerové vedenie vychádza z existujúceho stavu.

Výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôsobené napojeniu na jestvujúce komunikácie. Šírkové usporiadanie kopíruje existujúci stav. Smerové vedenie kopíruje existujúci stav. Všetky vjazdy ostanú zachované.

Výškové vedenie trasy je navrhnuté s úplným rešpektovaním súčasného stavu a je navrhnuté s plynulým napojením na jestvujúce komunikácie.

V rámci stavebných prác bude v predmetnom úseku komunikácie obnovené trvalé dopravné značenie. Budú doplnené bezpečnostné zariadenia.

Základné ciele opravy cesty v časti objektu 201-00 M562, 50_157 Most cez Hron v Žiari nad Hronom

Objekt SO 201-00 obsahuje opravu príslušenstva mosta M526. Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou. Základné ciele opravy mosta:

- Predĺženie životnosti nosnej konštrukcie mosta.
- Výmena rímsy.
- Výmena izolácie mostovky.
- Výmena spádovej dosky.
- Sanácia spodnej stavby a podhľadu nosnej konštrukcie.
- Doplnenie verejného osvetlenia na moste

Riešený most sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. Smerové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu.

Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôsobené napojeniu na jestvujúce komunikácie. Šírkové usporiadanie kopíruje existujúci stav. Smerové vedenie kopíruje existujúci stav. Všetky vjazdy ostanú zachované.

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
<i>Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie</i>	júl 2022

Výškové vedenie trasy je navrhnuté s úplným rešpektovaním súčasného stavu a je navrhnuté s plynulým napojením na jestvujúce komunikácie.

V rámci stavebných prác bude v predmetnom úseku komunikácie obnovené trvalé dopravné značenie.

Základné ciele opravy cesty v časti objektu 202-00 M1220, 50_155A most cez podchod pre peších, k.ú. Žiar nad Hronom

Objekt SO 202-00 obsahuje opravu príslušenstva mosta M1220. Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou.

Základné ciele opravy mosta:

- Predĺženie životnosti nosnej konštrukcie mosta.
- Výmena rímasy.
- Výmena izolácie mostovky.
- Výmena spádovej dosky.
- Sanácia spodnej stavby a podhľadu nosnej konštrukcie.

Riešený most sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. Smerové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu.

Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôsobené napojeniu na jestvujúce komunikácie. Šírkové usporiadanie kopíruje existujúci stav.

Smerové vedenie kopíruje existujúci stav. Všetky vjazdy ostanú zachované.

Výškové vedenie trasy je navrhnuté s úplným rešpektovaním súčasného stavu a je navrhnuté s plynulým napojením na jestvujúce komunikácie.

V rámci stavebných prác bude v predmetnom úseku komunikácie obnovené trvalé dopravné značenie.

Doplňujúce informácie k oprave cesty

Zemné práce spočívajú vo vybúraní vozovky na komunikácií. Celkovo bude na stavbe v rámci zemných prác vyprodukované:

- zemina a kamenivo z výkopov a búrania vozovky
- potrebná zemina a kamenivo

Celková dĺžka obnovennej trasy je 5 740,57 m. Staničenie podľa cestnej databanky Slovenskej správy ciest (SSC) je 207,70 až 213,50 m. Na celom úseku dôjde k frézovaniu obrusnej a ložnej vrstvy vozovky s následným položením nových konštrukčných vrstiev. Lokálne dôjde ku kompletnej výmene konštrukčných vrstiev. V mieste autobusových zálivov bude pod ložnú vrstvu uložená výstužná oceľová sieť.

V priestore staveniska sa nenachádzajú žiadne obytné a hospodárske budovy určené na demolácie.

Vzhľadom na to, že sa jedná o opravu existujúcej komunikácie k zmene smerového vedenia nedošlo, je zachované existujúce šírkové usporiadanie aj výškové

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	júl 2022

vedenie. Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôsobené napojenie na existujúce komunikácie.

Počas opravy komunikácie dôjde k obmedzeniu dopravy na predmetnej komunikácii. Doprava bude presmerovaná do jedného jazdného pruhu a parkovanie na ulici bude dočasne zrušené. Zásobovanie bude prístupné.

V rámci opravy je komunikácia vedená v jestvujúcom uličnom priestore so zachovaním všetkých jestvujúcich križovatiek a zjazdov. Po dobu výstavby bude komunikácia opravovaná pri čiastočnej uzávierke. Počas realizácie opravy je nutné zachovať vjazdy do súkromných prevádzok etapizáciou stavebných prác.

Bezpečnostné zariadenia na komunikácií tvorí systém zvodidiel s úrovňou zachytenia H1 v určených úsekoch, vodorovného a zvislého dopravného značenia. Doprava po ukončení výstavby bude riadená zvislým a vodorovným dopravným značením.

Osvetlenie a svetelná signalizácia

V priestore staveniska sa nachádza existujúce verejné osvetlenie. V rámci stavebnej akcie nebude toto existujúce VO rekonštruované.

Na všetkých priechodoch pre chodcov bude zrealizované nové osvetlenie priechodov pre chodcov v rámci platných zákonov a noriem.

Na trase bude riešená svetelná signalizácia na všetkých križovatkách v rámci opravovaného úseku vrátane križovatky v obci Ladomerská Vieska. Budú vymenené nekompatibilné návěstidlá, nové signálne plány, výmeny radičov vybudovanie káblového vedenia. Bude inštalovaná smart nadstavba na monitorovanie a ovládanie CDS.

Úpravy plôch

Násypové a výkopové svahy zemného telesa, kde dôjde k výkopovým prácam sa spätne zahumusujú v hrúbke 10 cm.

Stavbou nedôjde k narušeniu existujúceho oplotenia a v rámci stavebných úprav nebude zriadené nové oplotenie. V projekte nie je riešená drobná architektúra.

Pri realizácii stavby bude potrebné rešpektovať nasledovné všeobecné ochranné pásma:

- cesta I. triedy (od osi vozovky)	50 m
- cesta II. triedy (od osi vozovky)	25 m
- cesta III. triedy (od osi vozovky)	18 m
- elektrické vedenie vzdušné (od krajného vodiča)	
pri napätí od 1 kV do 35 kV vrátane	10 m
- elektrické vedenie vzdušné káblové (od krajného vodiča)	
pri napätí od 1 kV do 110 kV vrátane	2 m

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
<i>Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie</i>	<i>júl 2022</i>

- transformovňa (od konštrukcie)	10 m
- elektrické vedenie podzemné - všetky druhy	1 m
- diaľkové oznamovacie vedenia podzemné	2 m
- plynovody (od osi potrubia alebo od pôdorysu zariadenia)	
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 200 mm	4 m
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 500 mm	8 m
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 700 mm	12 m
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou nad 700 mm	50 m
- pre strednotlakové a nízkonapäťové plynovody a prípojky, ktorými sa rozvádzajú plyny v zastavanom území obce	1 m
- pre technologické objekty (regulačné stanice, armatúrne uzly, zariadenia protikoróznej ochrany, atď.)	8 m
- vodovodné potrubie (od okraja potrubia)	2 m
- kanalizácia (od okraja potrubia)	3 m

Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť, za účasti správcov, všetky inžinierske siete v riešenom území. V rámci tejto stavby nedôjde k žiadnej preložke inžinierskych sietí v danom území. Vedenia inžinierskych sietí, ktoré budú počas prác dotknuté budú ochránené podľa podmienok jednotlivých správcov.

Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Zmena navrhovanej činnosti bude riešiť rekonštrukciu jestvujúcej cesty a jej realizácia nevyžaduje nové zábery pozemkov s výnimkou stavebných prác. Zhotoviteľ stavby potrebuje mať k dispozícii plochy, na ktorých môže umiestniť svoje sociálne, prevádzkové a technologické zariadenia, zriadiť skládky materiálov a vytvoriť rôzne manipulačné plochy. Podľa možností stavby bude na potrebné účely využívať v čo najväčšej miere plochy v rámci existujúcej komunikácie a dočasného záberu pôdy. Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. V prípade záberu plochy budú následne po ukončení stavebných prác tieto náležite zrekultivované a budú vykonané kompenzačné opatrenia.

Záber lesných pozemkov

Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti nedôjde jej realizáciou k záberu lesných pozemkov.

Nároky na zastavané územie

Stavenisko pre výstavbu bude počas opravy komunikácie v rámci objektov 101, 201 a 202 umiestnené na predmetnej komunikácii. Navrhovaná oprava cesty nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie existujúcej komunikácie. Stavenisko je vymedzené dočasným záberom stavby. Nachádza sa na ceste I/9 na jej vozovke. Väčšina materiálu bude na stavbu dovážaná a zo stavby odvážaná priebežne. Na krátkodobé skladovanie materiálu je však možné použiť vymedzené plochy. Materiály z demolácie budú recyklované, prípadne odvezené na skládku odpadov (materiály, ktoré nie je možné recykláciou zhodnotiť).

Spotreba vody

Realizáciou predmetnej stavby nevznikne nárok na potrebu technologickej vody a požiarnej vody. Potrebná pitná voda a voda na sociálno-hygienické účely bude zabezpečená v réžii zhotoviteľa stavby dovozom. Na základe súčasných poznatkov však nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby tejto vody, nakoľko táto závisí predovšetkým od počtu nasadených pracovníkov.

Požiadavky na energie, palivá a pracovné médiá

V blízkosti staveniska sa nachádzajú zdroje elektrickej energie. Projekt však nepredpokladá využitie týchto zdrojov. Predpokladá sa ako zdroj využívanie elektrocentrály.

Stavba nevyžaduje zásobovanie plynom alebo iným palivom. Stavba je nevýrobného charakteru.

Požiadavky na surovinové zdroje

V rámci objektov 101, 201 a 202 budú uskutočnené demolácie najmä vozovkových vrstiev.

- frézovaný materiál 24 377 ton
- kamenivo, zemina 20 212 ton
- betón 1 360 ton

Vybúraný a frézovaný materiál bude použitý v rámci stavby prípadne bude odvezený na skládku odpadov (prepravná vzdialenosť na skládku je cca 20 km od stavby) alebo sa môže environmentálne prijateľne zhodnotiť v zariadeniach drvičoch/triedičoch, ktorých činnosťou možno získať kvalitný recyklát opätovne využiteľný v stavebníctve.

Konštrukcia vozovky komunikácie SO 101 a 102 bude o celkovej hrúbke 120 mm na vozovke a má nasledovnú skladbu:

Obnova typ A

- frézovanie obrusnej a ložnej vrstvy vozovky hr. 0,12 m
- očistenie povrchu

Nové vrstvy

- | | | |
|--|--------------|-----------------------|
| - asfaltový betón mastixový | SMA 11 O;1 | 50 mm |
| - asfaltový spojovací postrek modifik. | PS,A | 0,5 kg/m ² |
| - asfaltový betón modifikovaný | AC 22 L ;I | 70 mm |
| - asfaltový infiltračný postrek | PI | 1,0 kg/m ² |
| - výstužná geomreža | STN EN 15381 | |

Podklad

Obnova typ B

- frézovanie obrusnej a ložnej vrstvy vozovky hr. 0,12 m
- vybúranie podkladných vrstiev hr. 0,41 m
- v prípade potreby úprava podložia hr. 0,50 m

Nové vrstvy

- | | | |
|--|---------------|-----------------------|
| - asfaltový betón mastixový | SMA 11 O;1 | 50 mm |
| - asfaltový spojovací postrek modifik. | PS,A | 0,5 kg/m ² |
| - asfaltový betón modifikovaný | AC 22 L ;I | 70 mm |
| - asfaltový infiltračný postrek | PI | 1,0 kg/m ² |
| - výstužná geomreža | STN EN 15381 | |
| - asfaltový betón | AC 22 P;I | 80 mm |
| - asfaltový infiltračný postrek | PI | 1,0 kg/m ² |
| - cementom stlmená zrnitá zmes | CBGM C/5/6 | 200 mm |
| - štrkodrvina | UM ŠD 31,5 Gc | 240 mm |

Obnova typ C

- frézovanie obrusnej a ložnej vrstvy hr. 0,12 m
- očistenie povrchu

Nové vrstvy

- | | | |
|--|------------|-------------------------------|
| - asfaltový betón mastixový | SMA 11 O;1 | 50 mm |
| - asfaltový spojovací postrek modifik. | PS,A | 0,5 kg/m ² |
| - asfaltový betón modifikovaný | AC 22 L ;I | 70 mm |
| - asfaltový infiltračný postrek | PS,A | 0,5 kg/m ² |
| - kalový zákryt | EM 8;I | 20 mm 17-22 kg/m ² |

Podklad

Predpokladaná konštrukcia chodníka z dlažby – D

- | | | |
|---------------------------|---------------|--------|
| - zámková dlažba | DL | 60 mm |
| - drvené kamenivo fr. 2/4 | L | 30 mm |
| - štrkodrvina | UM ŠD 31,5 Gc | 250 mm |

Predpokladaná konštrukcia chodníka z asfaltového betónu – E

- | | | |
|--------------------------------|---------------|-----------------------|
| - asfaltový betón | AC 11 O;II | 40 mm |
| - podkladový filtračný postrek | PI | 0,7 kg/m ² |
| - podkladový betón | C 16/20 – X0 | 380 mm |
| - štrkodrvina | UM ŠD 31,5 Gc | 150 mm |

Nároky na pracovné sily

Pracovnú silu, ako aj riadiacich pracovníkov a pracovníkov so špeciálnou kvalifikáciou zabezpečí dodávateľská firma (zhotoviteľ stavby). Počas výstavby je z hľadiska potreby pracovných síl rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavebných objektov.

Nároky na dopravu

V etape realizácie navrhovanej zmeny činnosti budú v danom území kladené dopravné nároky na existujúce komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, presunom stavebných materiálov a pod. Hlavný prístup pre stavebné mechanizmy bude zabezpečený po existujúcej komunikácii (t.j. po ceste I/9. Intenzity staveniskovej dopravy nebudú významné oproti existujúcej intenzite dopravy v koridore I/9. Počas opravy komunikácie však nevyhnutne dôjde k obmedzeniu dopravy na predmetnej komunikácii. Doprava bude presmerovaná do jedného jazdného pruhu a parkovanie na ulici bude dočasne zrušené. Zásobovanie bude prístupné. Tento vplyv bude dočasný, lokálny a časovo obmedzený na samotnú etapu opravy príslušných stavebných objektov. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015, ktoré sa uskutočnilo ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census), sa v riešenom úseku komunikácie intenzita dopravy pohybuje v rozmedzí 11 000 až 17 000 osobných vozidiel, všetkých nákladných vozidiel a motocyklov. Vzhľadom na momentálne dostupné údaje nie je možné predpokladať adekvátne množstvo prejazdov mechanizmov a prepočítať prípadné zvýšenie dopravnej záťaže počas etapy realizácie zmeny navrhovanej činnosti. Neuvažuje sa však s možnosťou veľkého vzrastu intenzity dopravy v priebehu uskutočnenia zmeny navrhovanej činnosti. Dopravné nároky budú kladené na zásobovanie stavby surovinami a presunom stavebných materiálov, ako už bolo spomínané vyššie.

Po realizácii navrhovanej zmeny činnosti sa značný nárast nepredpokladá a dopravná situácia sa vráti do pôvodného stavu.

Výrub drevín

V rámci opravy nebudú vykonávané zásahy do zelene, nedôjde ku žiadnemu odstráneniu drevín. Odstránené budú len náletové rastliny v okolí komunikácie počas prečisťovania priekopy a krajnice.

Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Počas stavebnej činnosti jednotlivých stavebných objektov rekonštrukcie a modernizácie cesty I/9 v príslušných plochách sa očakáva predpoklad zvýšenej sekundárnej prašnosti v dôsledku dopravy, resuspenzie prachových častíc pri prejazdoch vozidiel po vozovke, nakladania a prevozu zemín, prípadné zvýšenie znečisťovania ovzdušia emisiami motorov dopravných a stavebných mechanizmov. Zvýšená prasnosť môže byť vhodnými stavebnými postupmi a opatreniami na stavbe minimalizovaná, predovšetkým zabezpečením pravidelného čistenia nasadených mechanizmov, vozidiel a samotného priestoru stavby.

Príspevkom k znečisťovaniu ovzdušia budú tiež vozidlá, ktoré sú súčasťou bežnej cestnej premávky, pričom oproti bežnému stavu bude dochádzať k potenciálne zvýšeným emisiám pri zápchach, ktoré pri dopravných obmedzeniach nemožno vylúčiť, a to najmä v špičkových hodinách cestnej premávky (ráno 07:00 – 09:00 hod a poobede 15:00 – 17:00 hod.). Tento efekt je spôsobený častejším brzdením vozidiel (oter brzdových doštičiek je preukázateľne významným prispievateľom k znečisťovaniu ovzdušia tuhými časticami¹), opakovanými rozjazdmi vozidiel (vyššia spotreba pohonných hmôt a teda aj emisie z ich spaľovania, t.j. CO, NO_x, SO_x, TOC) a celkovo môže dôjsť vplyvom zníženia plynulosti premávky k zhoršeným rozptylovým podmienkam pri kumulácii viacerých mobilných zdrojov pohybujúcich sa nízkou rýchlosťou v tzv. uličnom kašone. Jedná sa však o dočasný, krátkodobý vplyv obmedzený na samotnú etapu realizačných prác. Navrhovaná zmena činnosti nebude vytvárať v predmetnom území nový zdroj trvalý zdroj znečisťovania ovzdušia a po finalizácii stavby je predpoklad zlepšenia ochrany ovzdušia v dôsledku skvalitnenia cestnej vozovky.

Odpadové vody

Množstvo odpadových vôd počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti nie je možné v súčasnosti špecifikovať. Nepredstavujú však podstatný zásah do súčasného stavu režimu vôd. V etape výstavby budú vznikať odpadové vody v súvislosti so splaškovými odpadovými vodami z používania suchých WC. Ich obsah bude oprávnený objekt odvážať za účelom zneškodnenia do najbližšej ČOV.

¹ Salva, J.; Vanek, M.; Schwarz, M.; Gajtanska, M.; Tonhauzer, P.; Ďuricová, A. An Assessment of the On-Road Mobile Sources Contribution to Particulate Matter Air Pollution by AERMOD Dispersion Model. *Sustainability* **2021**, *13*, 12748. <https://doi.org/10.3390/su132212748>

V súvislosti s prevádzkou stavby/jednotlivých stavebných objektov rekonštrukcie a modernizácie komunikácie I/9 nebudú vznikať odpadové vody a stavba nebude produkovať žiadne odpadové vody.

Z pohľadu zrážkových vôd je odvodnenie komunikácie zabezpečené tak, ako je tomu v súčasnosti priečnym a pozdĺžnym sklonom a vody sú zvedené do uličných vpustov. Z uličných vpustov sú vody zvedené do existujúcej jednotnej kanalizácie. V rámci opravy sa v meste Žiar nad Hronom vymenia všetky poklopy uličných vpustí. Zároveň predmetom je aj prečistenie uličných vpustí ako aj ich pripojení do jednotnej kanalizácie vrátane ďalších funkčných zariadení. V rámci opravy bude hlavná trasa odvodnenia komunikácie vyčistená „krtkovaním“.

Množstvo dažďových vôd sa nemení, ostáva bezo zmeny.

Odpady

Pri realizácii zmeny navrhovanej činnosti dôjde k nakladaniu s bežnými stavenými odpadmi (zemina a kamenivo z výkopov, vybúraný inertný materiál, odpady zo zelene a pod.). Stavebné odpady sa formou recyklovania (zhodnocovania) budú v maximálnej možnej miere vracat' späť do stavebného procesu. Stavebné odpady, ktoré nebude možné zhodnotiť, budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov v blízkom okolí predmetnej zmeny navrhovanej činnosti.

V rámci stavby sa neuvažuje likvidácia prevádzok a demolácia objektov, nakoľko práce budú realizované na už existujúcej komunikácii. Pri rekonštrukcii mostov vznikne odpad z búrania ríms, prahov, častí krídiel, nosných konštrukcií, asfaltov a izolácií, čistenia betónových plôch spodnej stavby, búraním vybavenia mosta a to zábradlia, zvodidiel a protidotykových zábran.

V súvislosti s posudzovanou investičnou činnosťou je potrebné riešiť nakladanie s odpadmi v etape realizačných prác.

Odpady počas realizačných prác

V etape realizačných prác budú vznikať odpady v mieste hlavného staveniska kategorizované v zmysle vyhlášky č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov., ktoré sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	júl 2022

Tab. 1 Prehľad predpokladaných druhov odpadov vznikajúcich počas realizačných prác

Druh odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória odpadu
03 01 05	Piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové/drevovláknité dosky, dyhy a iné ako uvedené v 03 01 04	O
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N
08 01 12	Odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	O
08 01 99	Odpady inak nešpecifikované	O
12 01 02	Prach a zlomky zo železných kovov	O
12 01 04	Prach a zlomky z neželezných kovov	O
12 01 05	Hobliny a triesky z plastov	O
12 01 13	Odpady zo zvarovania	O
14 06 02	Iné halogénové rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel	N
14 06 03	Iné rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel	N
15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O
15 01 02	Obaly z plastov	O
15 01 03	Obaly z dreva	O
15 01 04	Obaly z kovu	O
15 01 05	Kompozitné obaly	O
15 01 06	Zmiešané obaly	O
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 01 01	Betón	O
17 01 02	Tehla	O
17 01 03	Obkladačky, dlaždice a keramika	O
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 06 01	Izolačné materiály obsahujúce azbest	N
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 06 05	Stavebné materiály obsahujúce azbest	O
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

* v súlade s prílohou č. 1 a č. 2 k zákonu č. 79/2015 Z. z.

Po ukončení výstavby vybraný dodávateľ v spolupráci s investorom stavby predloží na príslušný orgán ku kolaudačnému konaniu evidenciu odpadov zo stavby a doklady o ich zhodnotení, resp. zneškodnení.

Odpady počas prevádzky

Po vykonanej zmene, t. j. počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti, nebude dochádzať k produkcii odpadov v súvislosti s charakterom navrhovanej činnosti.

Hluk a vibrácie

Zaťaženie územia hlukom a teda zdrojom hluku v predmetnom území zmeny navrhovanej činnosti je najmä automobilová doprava súvisiaca s dopravnou sieťou. V súvislosti s navrhovanou investičnou činnosťou je správne uvažovať a riešiť potenciálne zdroje hluku v časovom horizonte prvej etapy a teda počas realizačných prác. Zmena navrhovanej činnosti pôsobí pozitívne na túto oblasť, z dôvodu skvalitnenia vozovky. Tá dostane nový kryt, čo je predpoklad pre zlepšenie plynulosti premávky a zníženie hlukovej záťaže.

Počas realizačných prác

V etape realizačných prác je možné očakávať dočasné, krátkodobé zvýšenie hlukovej záťaže dotknutého územia spôsobené činnosťou stavebných mechanizmov. Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava a mechanizmy, ktoré budú zabezpečovať demolačné práce, dodávku stavebných materiálov na stavbu a odvoz prebytočného materiálu. Zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby. Hluk v okolí stavebných mechanizmov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Tento vplyv však bude obmedzený na priestor stavby, resp. bude časovo obmedzený len na dobu opravy komunikácie. Hluk počas stavebných a demolačných prác bude dočasný a bude mať výrazne premenlivý, prerušovaný charakter, ktorý bude závisieť od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (demolačné práce, bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Bežné je aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny aditívny charakter. Príspevkom k hlukovej záťaži v rámci realizačných prác budú rovnako aj vozidlá, ktoré sú súčasťou bežnej cestnej premávky. Mierny nárast emisií hluku a vibrácií bude spôsobený vzniknutými dopravnými obmedzeniami a zníženou plynulosťou premávky z dôvodu tvoriacich sa zápch a častejším rozjazdom vozidiel.

Počas prevádzky

Počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií bude doprava po komunikácii I/9. Nakoľko sa jedná o jestvujúcu komunikáciu, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku ani vibrácií. Zmena navrhovanej činnosti pôsobí pozitívne na túto oblasť, z dôvodu skvalitnenia vozovky. Tá dostane nový kryt, čo je predpoklad pre zlepšenie plynulosti premávky a zníženie hlukovej záťaže.

Zápach a iné výstupy

Riešená zmena navrhovanej činnosti nie je zdrojom zápachu. Vzhľadom na charakter navrhovanej zmeny činnosti z prevádzky nedochádza k šíreniu tepla ani zápachu, že by mohlo dôjsť k ovplyvňovaniu pohody obyvateľov v hodnotenom území.

Zmena navrhovanej činnosti nie zdrojom ionizujúceho žiarenia, alebo niektorého druhu z elektromagnetických žiarení, napr. infračerveného žiarenia, ultrafialového žiarenia a pod.

Iné očakávané vplyvy (napr. vyvolané investície)

Neočakávajú sa žiadne iné vplyvy.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

Prepojenie s ostatnými činnosťami

V predmetnom území v súčasnosti neprebíha stavba činností, s ktorými je rekonštrukcia cesty I/9 prepojená. Celkový rozsah prác na akcii Oprava podkladných a asfaltových vrstiev vozovky a výmena prvkov pasívnej bezpečnosti na ceste I/9 v úseku Lutila – intravilán Žiar nad Hronom – Ladomerská Vieska v km 207,700 až 213,500, bol stanovený požiadavkami a zadaním investora SSC IVSC Banská Bystrica. Samotná stavba sa skladá z troch stavebných objektov, ktoré budú spoločne tvoriť jeden komplexný celok.

Možné havarijné situácie

Riziká počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti

Stavba bude realizovaná pod trvalým dohľadom stavebného dozoru a bude sa riadiť stavebnými a technologickými predpismi a normami. Počas výstavby môže byť zvýšená hlučnosť, prašnosť a emisie z dopravy v okolí zmeny z dôvodu stavebných prác a činnosti stavebných strojov. Ich vplyv bude krátkodobý s lokálnym charakterom, pričom je možné ho minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov, čo bude potrebné zohľadniť v rámci prípravy vlastného projektu stavby a jej organizácie (napr. čistenie automobilov, kropenie komunikácie pri výjazde zo staveniska podľa klimatických podmienok v úseku identifikovaného znečistenia komunikácie, osadenie dopravných značení, atď.)

Počas realizácie navrhovanej činnosti môžu vzniknúť v minimálnom rozsahu riziká/nehody súvisiace priamo so stavebnou činnosťou v blízkosti vodných tokov, ako napr.:

- únik ropných látok,

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	júl 2022

- únik olejov z hydraulických čiasí stavebných mechanizmov a pod.,
- potenciálne zvýšená pravdepodobnosť kolíznych situácií účastníkov cestnej premávky pri dopravných obmedzeniach.

Riziká spojené s realizáciou navrhovanej zmeny činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

- zlyhania technických a iných opatrení,
- zlyhania činnosti ľudského faktora,
- prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia limitov znečisťovania ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie,
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky.

Príčinami takýchto stavov môžu byť:

- únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
- dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia,
- iné havarijné situácie.

Riziká počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

Stavebné, dopravno-technické a technologické opatrenia navrhnuté k prevádzkovaniu zmeny navrhovanej činnosti v maximálnej miere zabezpečujú vylúčenie prevádzkových rizík a nepriaznivých vplyvov na životné prostredie. Zmena navrhovanej činnosti nebude produkovať odpadové látky takého charakteru a zloženia, ktoré by mohli mať negatívny dopad na zdravotný stav obyvateľstva dotknutých sídelných útvarov. Zdravotné riziká v zastavaných obytných častiach dotknutých sídiel v trase cesty I/9 sa realizáciou zmeny navrhovanej činnosti/modernizáciou a rekonštrukciou komunikácie znížia oproti súčasnému stavu. Zmena prispeje k zníženiu nehodovosti/minimalizácii kolíznych stavov v trase cesty I/9, dôjde k zvýšeniu bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky.

Za dodržania všetkých prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov by malo byť eliminované riziko posudzovanej zmeny činnosti počas jej prípravnej etapy, ako aj prevádzky.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Navrhovaná činnosť bude povoľovaná v zmysle Zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon).

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy predkladanej zmeny navrhovanej činnosti nepresiahnu štátne hranice Slovenskej republiky.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Aktuálna environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky diferencuje územie Slovenska do 5 stupňov z hľadiska stavu životného prostredia:

1. prostredie vysokej úrovne
2. prostredie vyhovujúce
3. prostredie mierne narušené
4. prostredie narušené
5. prostredie silne narušené

Záujmové územie patrí do 5. stupňa – silne narušené prostredie, podobne ako značná časť južnej časti Žiarskej kotliny. V Žiarskej kotline sa ešte vyskytuje 4. stupeň a 2. stupeň stavu životného prostredia.

Z hľadiska environmentálnej regionalizácie patrí územie do ohrozenej Strednopohronskej oblasti, ktorá sa viaže na povodie rieky Hron v oblasti Žiarskej a Zvolenskej kotliny. Zaberá časti okresov Žiar nad Hronom, Zvolen, Banská Bystrica a Banská Štiavnica. V prípade predmetného územia môžeme hovoriť o IV. až V. triede životného prostredia (prostredie silne až extrémne znečistené).

Pod zníženie environmentálnej kvality životného prostredia záujmového územia sa podpísali v súčasnosti, kumulácia priemyslu, vzhľadom k jeho umiestneniu v okrajovej časti sídelno-priemyselnej aglomerácie, urbanizačné procesy súvisiace s emisiami z energetických zdrojov a produkciou splaškových vôd, a koncentrovaná doprava v okolí okresného mesta v súvislosti s jeho špecifickou dopravnou polohou.

Znečistenie ovzdušia

Miestna klíma je pre lokalizáciu priemyselnej aktivity nepriaznivá. Znížená priaznivosť vyplýva z častého výskytu nepriaznivých rozptylových podmienok podmienených najmä silnými prízemnými inverziami a slabou veternosťou v kombinácii s množstvom vyprodukovaných emisií v Žiarskej kotline. Najviac inverzií sa vyskytuje v najnižšie položených údolných oblastiach. Prízemné inverzie vo vertikálnych výškach do 100 m sa tu vyskytujú v priemere v 200-225 dňoch. Veternosť

je slabá najmä v údolnej nive Hrona, kde sa vyskytuje 50 % situácií s povetrím a veľmi slabým prúdením vzduchu o priemerných rýchlostiach do 1 m/s.

V dôsledku stekania chladného vzduchu v noci do kotliny zo Štiavnických vrchov a slabého JV prúdenia vzduchu, ktoré prevláda v Žiarskej kotline najmä od večera po rannú dobu, dochádza k zanášaniu znečisťujúcich látok do kotlinového priestoru. Pri tomto transporte sa rýchlosť vetra a tým aj jeho unášacia sila znižuje. V styku s vyššími pahorkatinnými okrajovými polohami sa vietor ešte viac zoslabuje a zároveň deformuje. Tým za spolupôsobenia stabilného zvrstvenia ovzdušia na nižších údolných a kotlinových polohách dochádza v horných častiach dolín orientovaných v smere prevládajúceho prúdenia vzduchu k zvýšeným koncentráciám znečisťujúcich látok.

V dôsledku značnej vertikálnej členitosti sú na pomerne malom území okresu veľké odlišnosti v klíme jednotlivých jeho častí. Na území okresu Žiar nad Hronom môžeme vyčleniť tri klimatické oblasti (Kelemen, 1986):

- a) teplá oblasť do výšky 400 m n. m. – je to najteplejšia a najsuchšia oblasť s priemernou ročnou teplotou 8 °C /oblasť údolia rieky Hron/
- b) mierna oblasť – priemerná ročná teplota sa pohybuje pod 8 °C s množstvom zrážok od 600 do 800 mm. Hranicu medzi mierne teplou a chladnou oblasťou určuje priemerná júlová teplota 16 °C
- c) chladná oblasť – zaberá najvyššie horské oblasti okresu, pričom priemerná ročná teplota je nižšia ako 5 °C a ročne tu padne viac ako 800 mm zrážok.

Oblasť Žiarskej kotliny je uzavretá z viacerých strán. Na juhozápade kotlinu ohraničuje Pohronský Inovec, na západe až severe Vtáčnik a Kremnické vrchy a na východe až juhovýchode Štiavnické vrchy. Oblasť sa vyznačuje veľmi nepriaznivými meteorologickými podmienkami vzhľadom na úroveň znečistenia prízemnej vrstvy ovzdušia priemyselnými exhalátmi. Priemerná ročná rýchlosť vzduchu zo všetkých smerov je 1,8 m.s⁻¹. Najvyššiu početnosť v roku má východný a severozápadný smer vetra.

Miera znečistenia ovzdušia je reprezentovaná údajmi o imisných koncentráciách. Tieto monitoruje na území Slovenska SHMÚ, pre danú oblasť slúži meteorologická stanica Žiar nad Hronom (Jilemnického), na ktorej sa monitorujú znečisťujúce látky vo forme PM₁₀ a PM_{2,5}.

AGLOMERÁCIA Zóna	Znečisťujúca látka	Ochrana zdravia									VP ²⁾		
		SO ₂		NO ₂		PM ₁₀		PM _{2,5}	CO	Benzén	SO ₂	NO ₂	
	Doba spriemerovania		1 h	24 h	1 h	1 rok	24 h	1 rok	1 rok	8 h ¹⁾	1 rok	3 h po sebe	3 h po sebe
	Parameter	počet prekročení	počet prekročení	počet prekročení	príemer	počet prekročení	príemer	príemer	príemer	príemer	počet prekročení	počet prekročení	
		Limitná hodnota [µg.m ⁻³]											
		Maximálny počet prekročení											
Banskobystrický kraj	Banská Bystrica, Štefánik.nábr.	0	0	0	29	25	26	18	1 768	1,0	0	0	
	Banská Bystrica, Zelená			0	9	2	16	10				0	
	Jelšava, Jesenského			0	9	61	33	21					
	Hnúšťa, Hlavná					15	22	16					
	Zvolen, J. Alexyho					5	21	14					
	Žiar n/H, Jilemnického					0	16	13				0	

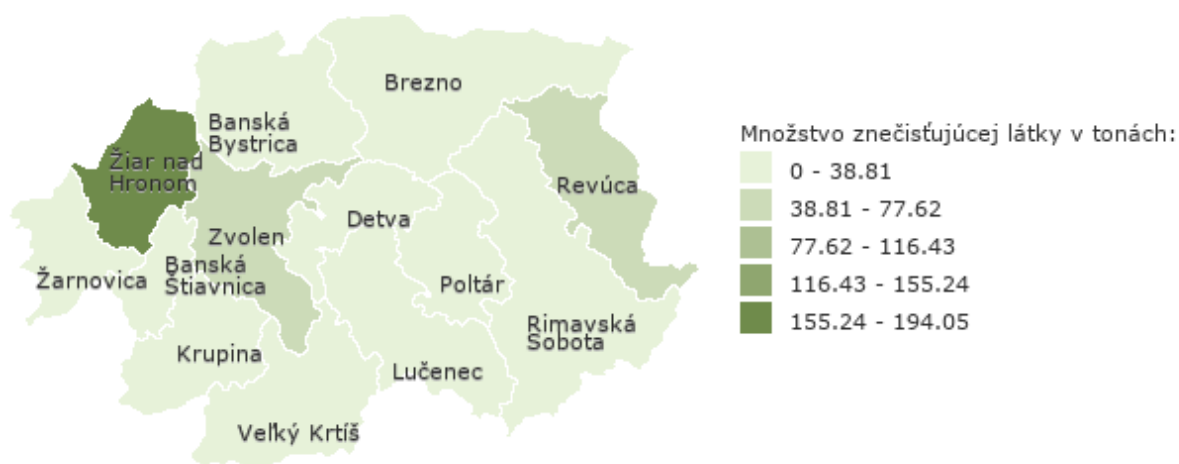
Obr. 1 Vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt na ochranu zdravia ľudí (Zdroj: Správa o kvalite ovzdušia v SR za r. 2019)

V nasledujúcej tabuľke sú jestvujúce imisné koncentrácie tuhých častíc na území meste Žiar nad Hronom porovnané s imisnými limitmi v zmysle Prílohy č. 1 k vyhláške č. 244/2016 Z. z..

Tab. 2 Podiel imisných koncentrácií ZL v záujmovej lokalite na imisnom limite

Znečisťujúca látka	Priemerná ročná koncentrácia [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]		Percento imisného limitu
	jestvujúci stav	limitná hodnota LH _r	
PM ₁₀	16	40	40,0 %
PM _{2,5}	13	20	65,0 %

Problémom danej lokality je teda znečistenie ovzdušia predovšetkým tuhými znečisťujúcimi látkami frakcie PM_{2,5}.



Obr. 2 Inventarizácia emisií zo stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia v Banskobystrickom kraji – údaje pre tuhé znečisťujúce látky

Na znečisťovaní ovzdušia sa v riešenej lokalite v podstatnej miere podieľajú existujúce stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia, líniové zdroje - automobilová doprava a priemysel. Prehľad množstva vybraných znečisťujúcich látok emitovaných zo stacionárnych stredných a veľkých zdrojov znečisťovania ovzdušia v okrese Žiar nad Hronom za obdobie r. 2010 - 2018 je uvedený v nasledujúcej tabuľke

Tab. 3 Množstvo vypustených vybraných znečisťujúcich látok v okrese Žiar nad Hronom v priebehu rokov 2010 až 2018 (Zdroj: Národný Emisný Inventarizačný Systém)

ZL	Emisie zo stacionárnych zdrojov [t.rok ⁻¹]								
	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
TZL	194,06	199,251	176,645	162,435	177,058	133,736	128,854	141,291	199,838
NO ₂	732,598	816,615	705,164	678,724	746,748	804,545	890,084	906,833	734,564
SO ₂	2 177,37	2 641,87	2 973,99	1 830,38	2 348,64	1 831,38	1 908,25	2 709,66	1 752,05
CO	16 937,87	17 038,80	18 437,42	14 660,95	14 640,08	13 741,14	13 779,99	13 866,49	13 792,10
TOC	189,586	209,656	265,086	190,316	157,625	94,816	71,949	123,977	117,43
HF	30,493	26,822	35,663	34,682	11,829	27,554	27,616	21,576	13,244

Znečistenie povrchových vôd

Žiarskou kotlinou preteká rieka Hron. Je tokom II. rádu s celkovou dĺžkou 284,0 km a plochou povodia 5464,5 km². Rieka Hron vytvorila v Žiarskej kotline meandre a pokryla ju riečnymi nánosmi. Rieka Hron patrí do snehovo-dažďového režimu odtoku s akumuláciou vôd v novembri až februári, vysokou vodnosťou v marci až máji (najvyššie prietoky v apríli), s najnižšími prietokmi v skorom jesennom období (september – október) a v zime (január – február), s podružným maximom prietokov v novembri a začiatkom decembra. Priemerný maximálny prietok vody sa pohybuje okolo 97,4 m³.s⁻¹ a minimálny okolo 25,5 m³.s⁻¹.

Tab. 4 Priemerné mesačné (ročné) prietoky Hrona za obdobie 1977 - 2008 zo stanice Žiar nad Hronom

Mes.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
Q [m ³ .s ⁻¹]	28	27.21	63.32	77.37	59.93	40.95	29.39	19.33	21.49	26.22	33.27	28.77	37.70

V oblasti má rieka Hron Chotárny potok a potok Zváraliská ako 2 ľavostranné prítoky, Kremnický a Lutilský potok ako pravostranné prítoky. Okrem nich sa do Hrona vlievajú viaceré menšie bezmenné prítoky. V území sa nachádza aj zvyšok starého ramena rieky v súčasnosti známy ako Žiarsky rybník (3,6 ha).

Z geotermálneho hľadiska možno Žiarsku kotlinu charakterizovať ako geotermicky vysoko aktívnu oblasť. Teploty v hĺbke 1000 m dosahujú 55 – 60 °C, hustota tepelného toku sa pohybuje od 80 do 100 mW/m² s charakteristickou hodnotou 95 mW/m². Značná časť predterciérneho podložia kotliny je charakterizovaná teplotami 100 °C a vyššími v hĺbke pod 2100 m a hlbšie. Najvyššie teploty sú v strednej časti kotliny v čiastkovej depresii medzi Lovčou a Žiarom nad

Hronom, kde v hĺbke 3400 až 3500 m je teplota okolo 130 °C. Od stredu smerom k okraju kotliny teplota na predterciálnom podloží klesá, čo súvisí so znižovaním sa hĺbky predterciálneho podložia.

Chemické zloženie geotermálnych vôd v Žiarskej kotline pravdepodobne reprezentuje Ca-Mg-SO₄, resp. Ca-Mg-SO₄-HCO₃ typ s mineralizáciou 2-4 g/l a obsahom CO₂ príp. H₂S. Navrhované sú tri oblasti, resp. lokality na overenie geotermálnych vôd pomocou geotermálnych vrtov. Je to oblasť elevácie medzi Lutilou a Lovčicou, oblasť Horná Ždaňa – Dolná Ždaňa – Hliník nad Hronom a oblasť Slaskej.

Podľa údajov nového územného plánu Žiaru nad Hronom rieka Hron vykazovala najhoršiu V. triedu biologického a mikrobiologického znečistenia. Nadlimitne boli hodnotené: - Mn; NO³⁻; NO²⁻; NEL-U1; CHSK-Mn.

Tab. 5 Kvalita povrchových vôd podľa skupín ukazovateľov

Tok	Miesto odberu	A	B	C	D	E	F
Hron	Žiar nad Hronom	III	II	III	IV	V	IV

A skupina (kyslíkový režim): - III. trieda čistoty (znečistená voda) spôsobená veľkými zdrojmi znečistenia ako Biotika, Rudlovský potok, ČOV B. Bystrica, ČOV Zvolen, Žiar n. Hronom

B skupina (základné fyzikálno-chemické ukazovatele): - II. trieda čistoty (čistá voda)

C skupina (doplňujúce chemické – nutrienty): - III. trieda čistoty (znečistená voda)

D skupina (biologické ukazovatele): - IV. trieda čistoty (silne znečistená voda) spôsobená zvýšenými hodnotami sapróbného indexu makrozoobentosu

E skupina (biologické a mikrobiologické): - V. trieda čistoty (veľmi silne znečistená voda) spôsobená množstvom koliformných baktérií z nedostatočného čistenia komunálnych odpadových vôd

F skupina (mikropolutanty): - IV. trieda čistoty (silne znečistená voda) spôsobuje obsah nepolárne extrahovateľných látok.

Znečistenie prichádza z vyššie položených úsekov Hrona. Odpadové vody mesta sú odvádzané kmeňovým kanalizačným zberačom "A" na ČOV Žiar a do rieky Hron sú priamo vyústené 4 vetvy odľahčovacích komôr kmeňového zberača. Z týchto odľahčovacích vetví sa v daždivých obdobiach vypúšťajú odpadové vody priamo do Hrona v zriedenom pomere väčšom ako 1:4. Spreádzkovaním hlavného zberača sa čiastočne vyriešila závažná zdravotno hygienická situácia pôvodného koryta Lutilského potoka (v PHO vodného zdroja), ktorý bol trvale znečisťovaný zaústenými mestskými stokami B a C. V súčasnosti však v koryte zostali nánosy kalov, ktoré sú naďalej zdrojom znečisťovania povrchových i podzemných vôd a preto by ich bolo treba sanovať. Odpadový kanál Závodu SNP so silne znečistenými vodami (kalové

pole) je do Hrona zaústený cca 550 m pod lávkou pre peších. Podľa chemických a biologických ukazovateľov sa Hron radí do betamezosaprobity až alfamezosaprobity a II. až III. triedy čistoty, celý dolný úsek potoka Lutila je len mierne znečisteným pstruhovým potokom.

Znečistenie podzemných vôd (vodných zdrojov)

Hydrogeologické pomery územia sú známe. Hlavným kolektorom podzemnej vody sú štrkovité sedimenty, ktoré sú prekryté málo priepustným až nepriepustným súvrstvom nadložných hĺn a ílov. Koeficient filtrácie štrkových sedimentov dosahuje hodnotu rádovo 10^{-4} m.s^{-1} .

Výška hladiny podzemnej vody v záujmovom území je v hydraulickej závislosti s výškou hladiny vody v rieke Hron a má mierne napätý charakter. To znamená, že po narušení málo priepustnej až nepriepustnej vrstvy hĺn a ílov a po narazení hladiny podzemnej vody v štrkovej vrstve táto vystúpi bližšie k povrchu územia. Podzemná voda vykazuje agresívne účinky na betónové i železné konštrukcie.

Podzemné vody v tejto oblasti sú vo všeobecnosti zaťažené zvýšenými obsahmi chloridov, síranov, dusičňanov, amónnych iónov v dôsledku poľnohospodárskej činnosti v údolnej nive Hrona. Na ich kvalitu veľmi výrazne vplyva aj tu umiestnený priemysel zvýšenými obsahmi organických látok a stopových prvkov. V oblasti vodného zdroja "Záchytného zárezu pri Hrone" v Závode SNP a.s. Žiar n. H. boli analýzy súčasťou hydrogeologických prieskumov (Klúz M., 1981, Bondarenková, 1993).

Na základe vykonaných prieskumných prác boli stanovené aj hydrogeologické a hydrochemické pomery vodného zdroja s návrhom monitorovacích prác, ktoré boli od roku 1993 realizované prevádzkovateľom vodného zdroja - Závod SNP, a.s. Žiar nad Hronom. Z výsledkov prieskumu vyplýva, že z priebehu hydroizohýps podzemnej vody vo vzťahu k zisteným hĺbkam podložia je zrejme dopĺňovanie nádrže podzemných vôd i z povrchového toku Hrona. Chemizmus povrchových vôd z toku Hrona má vplyv na chemizmus podzemných vôd v oblasti vodného zdroja, - znečistená voda z odpadového kanála zo Závodov SNP nie je v súvislosti s podzemnou vodou. Podzemné vody boli charakterizované:

- a) tvrdosťou (T_v 8,5 - 3,60 N),
- b) pH (7,1 - 7,7),
- c) mineralizáciou 324,84 až 1 179,9 mg.l⁻¹.

Voda vyhovovala STN na pitné vody. Zo znaleckého posudku realizovaného Drahošom (2007) vyplýva, že vo vzorkách vody sa v roku 2007 zistilo znečistenie podzemnej vody antimónom; jeho koncentrácia prekračovala v tom čase medznú hodnotu Nariadenia vlády č. 354/2006 Z.z. pre pitnú vodu (0,005 mg/l) o 20 až 120%.

Kontaminácia pôd

Na charakter pôdy vplývajú rôzne prírodné činitele, ako geologický podklad, reliéf, klíma, hydrologické pomery i rastlinstvo.

V Žiarskej kotline prevládajú ilimerizované až oglejené pôdy, ktoré sa občas striedajú s hnedými lesnými pôdami. V údolnej nive Hrona a Lutilského potoka sa vyskytujú aj nivné pôdy. Pôdy sú stredne ťažké až ťažké. Ornica je hlinitá až ílovitohlinitá. Hnedé lesné pôdy sú prevládajúcim pôdnym typom v Žiarskej kotline a jej horskej obrube. V nižších polohách do 700 m n. m. sa nachádzajú hnedé lesné pôdy nasýtené, vo vyšších polohách nenasýtené. Nivné pôdy sú v nižšie položených miestach v doline Hrona a jeho prítokov. Patria k mladým pôdam. Pri zvýšení hladiny rieky Hrona bývajú často zamokrené. V riešenej oblasti sú pôdy kontaminované fluórom na strednej až vyššej úrovni. Vyššia miera kontaminácie vodorozpuštným F na úrovni 10-15 mg/kg pôdy sa nachádza medzi tokom Hrona a industriálnou zónou smerom k závodu SNP. V SV časti je miera kontaminácie nižšia (5-10 mg/kg). Z ostatných rizikových stopových prvkov sú v oblasti MVE zvýšené hodnoty kadmia, čiastočne olova a arzenu. Hodnoty mierne preyšujú hygienické limity. Zdrojom sú jednak imisie zo ZSNP, ale podľa rozšírenia najmä Cd a Pb v širšom okolí sa zrejme jedná aj o prirodzené zvýšenie obsahov v náplavoch Hrona, ktoré pochádzajú najmä zo Štiavnického pohoria.

Poškodenie vegetácie a biotopov

Podľa fyto geografického členenia územia Slovenska (FUTÁK, 1980) patrí riešené územie do oblasti západokarpatskej flóry, obvodu predkarpatskej flóry, okresu Slovenské stredohorie. Prevažná časť územia patrí do podokresu Štiavnické vrchy a Vtáčnik. V území sú zastúpené prevažne karpatské druhy rastlín. Od juhozápadu, prípadne aj z inej strany sem prenikajú aj panónske, teplo a suchomilnejšie druhy a na viacerých lokalitách sa ich areály výskytu prelínajú s areálmi karpatských druhov. Vzhľadom na geologické podložie sa tu vyskytujú viac kyslomilné, ako vápnomilné druhy. Pôvodné zloženie a zastúpenie druhov môžeme pozorovať väčšinou len v hornatejších oblastiach. Priamo v Žiarskej kotline sa vyskytujú viac druhy ruderalne a celkový výskyt jednotlivých taxónov je silne ovplyvnený človekom. Najvýznamnejšími druhmi sú druhy vyskytujúce sa v prirodzených alebo prírodne blízkych biotopoch, nakoľko majú vysokú genofondovú hodnotu. Okrem nich sa v území nachádzajú aj ďalšie druhy viazané na ľudské sídla a jeho činnosť v krajine – ruderalna vegetácia a flóra, burinné druhy, kultúrne druhy a pod.

Za potenciálnu prirodzenú vegetáciu považujeme také typy rastlinných spoločenstiev, ktoré sa na danom území nachádzali pri absencii antropogénnych zásahov. Túto tendenciu prirodzeného vývoja predstavujú v záujmovom území lesy (edaficky podmienenou výnimkou sú lokality s výstupmi skalného podložja). Potenciálna prirodzená vegetácia predstavuje dôležitú informáciu využiteľnú v konfrontácii so súčasnou vegetáciou, napríklad pri hodnotení veľkosti a charakteru antropogénnych zásahov.

V sledovanom území boli identifikované nasledujúce jednotky potenciálnej prirodzenej vegetácie (ŠOMŠÁK et. al., 1997, MICHALKO et. al., 1986): Prevažujúcim typom lesov v území sú dubovo-hrabové lesy karpatské – sú mapované v nižšie položených častiach Štiavnických vrchov a to najmä v južnej časti územia. Druhové zloženie týchto lesov je pestré. Ide o lesné porasty vyskytujúce sa prevažne na alkalických, hlbokých pôdach, väčšinou typu hnedých pôd, menej na rendzinách, ilimerizovaných pôdach, hnedozemiach a čierniciach a to na rôznorodom geologickom podloží. V stromovom poschodí prevládajú hrab obyčajný (*Carpinus betulus*), dub zimný (*Quercus petraea*) a hrab obyčajný (*Carpinus betulus*), často sú zastúpené aj javor poľný (*Acer campestre*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), lipa veľkolistá (*Tilia platyphyllos*) a čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*).

Náhradnými spoločenstvami sú prevažne lúky a pasienky, často premenené na polia. Pasienky patria do zväzu *Cynosurion*, *Festucion valesiacae*, *Cirsio-Brachypodion*, kde majú rozhodujúcu úlohu trávy a najvýznamnejšie lúky patria do zväzu *Arrhenatherion elatioris*. Niektoré zvyšky lesov sú výmladkového charakteru a často do nich preniká agát (*Robinia pseudoacacia*). V súčasnosti sú tieto lesy pozmenené na mnohých miestach ľudskou činnosťou, majú pozmenené zastúpenie hlavných porastotvorných drevín a je tu častá výsadba ihličnatých druhov, hlavne borovice lesnej (*Pinus sylvestris*), smreka obyčajného (*Picea abies*) a smrekovca opadavého (*Larix decidua*). Do dubovo-hrabových lesov karpatských sú v kotline vklínené lužné lesy, ktoré v tejto oblasti v okolí rieky Hrona majú charakter nížinných lužných lesov, charakter lužných lesov podhorských v okolí menších tokov a hlavne charakter prechodných lesov medzi dvoma vyššie uvedenými.

Lužné lesy nížinné zahrňujú vlhkomilné a mezohygrofilné lesy, rastúce na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov, patriace do podzväzu *Ulmenion*. Zo stromov bývajú zastúpené hlavne tvrdé lužné dreviny ako jaseň úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolitý (*Ulmus minor*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), javor poľný (*Acer campestre*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*) a v brehových porastoch v bezprostrednej blízkosti toku Hrona prevládajú dreviny mäkkých lužných lesov ako topoľ čierny (*Populus nigra*), topoľ osika (*Populus tremula*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*) a rozličné druhy vrb (*Salix sp.*). Bylinný podrast je druhovo relatívne bohatý a jeho zloženie závisí od vodného režimu, presvetlenia stromovej vrstvy a celkových stanovištných podmienok.

Súčasný charakter biotopov a vegetačného krytu v území je výsledkom vývoja a zmien, ktoré prebehli v nedávnej minulosti. Zmeny vodného režimu uskutočnené v minulosti mali za následok celkovú floristickú premenu aluviálnej nivy. Na nive výrazne absentuje mokradná vegetácia v dôsledku dlhodobých zmien v hydrologickom režime, ak neberieme do úvahy jej fragment, ktorý dodnes existuje po obvode mŕtveho ramena Hrona (rybník). Aj tento posledný zvyšok pôvodnej vegetácie je dosť atakovaný športovými záľubami človeka (rybárstvom a dynamickou formou rekreácie), ktoré spôsobujú eutrofizáciu vodného prostredia a mechanické poškodzovanie vegetácie po obvode vodnej plochy, ale i v pobrežnej zóne, a tiež nitrifikáciu vegetácie na

atakovaných stanovištiach. Na úkor prirodzenej vegetácie kosných aluviálnych lúk sa tu už v dávnej minulosti premenili lúky na orné pôdy a vytvorili sa podmienky pre rozvoj okopanín a obilnín. Návazne s nimi prenikala a šírila sa sem sekundárna burinová (synantropná) vegetácia a invázne druhy rastlín (neofyty). Prevažná časť územia nivy je dnes už synantropizovaná v dôsledku rôznych stavebných aktivít a naposledy i výstavby diaľnice R1. Výstavbou diaľnice R1 sú najviac postihnuté ovsíkové kosné lúky (Farské lúky napravo od Hrona), ktoré sú už prakticky na celej ploche zdegradované ruderálnymi a inváznymi druhmi, a to aj v dôsledku nedostatočného poľnohospodárskeho využívania v posledných rokoch. Výstavbou diaľnice R1 bol pod lávkou na pravom brehu Hrona úplne odstránený brehový porast.

Poškodenie fauny územia

Rôznorodosť živočíšnych spoločenstiev je daná charakterom územia, rôznorodosťou ekologických podmienok a následne prítomnosťou rôznych typov biotopov. Záujmové územie svojou polohou v časti Žiarskej kotliny vytvára osobitnú danosť pre určité špecifiká biotopov a následne výskyt a prítomnosť živočíšnych druhov.

Podľa zoogeografického členenia územie patrí do podprovincie Západné Karpaty, oblasti Západné Karpaty – vnútorný obvod, južný okrsk. Jednou zo skupín živočíchov, na základe ktorej je možné identifikovať stav a kvalitu prírodného prostredia sú mäkkýše (*Mollusca*). Na základe nej bolo zistené, že časť územia patriacej do Žiarskej kotliny patrí k územiám s veľmi chudobnou malakofaunou. Dobre vyvinuté spoločenstvá sa nachádzajú len v horských (lesnatých) územiach Štiavnických vrchov. Na sledovanom území bolo zistených niekoľko významných druhov mäkkýšov ŠTEFFEK, EX: *Macrogastra tumida*, *Semilimax kotulae*, *Perforatella bidentata*, *Vestia elata*, *Balea perversa* a i. V ostatných sledovaných územiach prevažne v lesoch sa vyskytujú vodniak vysoký (*Lymnea stagnalis*), kotúľka veľká (*Planorbis corneus*), šklabka veľká (*Anodonta cygnea*), slizovec hrdzavý (*Arion rufus*), slimák záhradný (*Helix pomatia*).

Najatraktívnejšou skupinou bezstavovcov sú motýle (*Lepidoptera*), zastúpené v území takými druhmi ako je vidlochvost feniklový (*Papilio machalón*) a jaseň červenooký (*Parnassius apollo*). Z chránených a ohrozených druhov hmyzu sa vyskytuje v sledovanom území bystruška zrnitá (*Carabus granulatus*), bystruška fialová (*Carabus violaceus*), bystruška ulrichová (*Carabus ulrichi*) a najbežnejšia bystruška kožovitá (*Carabus coriaceus*). Z chrobákov je to roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), nosorožek obyčajný (*Oryctes nasicornis*) najmä v dubových porastoch. V lesných pieskoch je početný výskyt májky fialovej (*Meloe violaceus*).

Z obojživelníkov boli zistené nasledovné druhy: salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra*), mlok obyčajný (*Triturus vulgaris*), kunka obyčajná (*Bombina orientalis*), kunka žltobruchá (*Bombina orientalis*), hrabavka škvrnitá (*Pelobates fuscus*), ropucha obyčajná (*Bufo bufo*), rosníčka zelená (*Hyla arborea*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus*) a skokan štíhly (*Rana dalmatina*). Všetky

zistené druhy patria k rizikovým druhom. V sledovanom území bol zistený výskyt niektorých druhov plazov, z ktorých najvýznamnejšie sú užovka stromová (*Zamenis longissimus*), jašterica múrová (*Lacerta muralis*), slepúch lámavý (*Anguis fragilis*).

V rieke Hron, v jeho prítokoch a v mŕtvych ramenách je bežný výskyt týchto druhov rýb: štika obyčajná (*Esox lucius*), plotica obyčajná (*Rutilus rutilus*), jalec hlavatý (*Leuciscus cephalus*), jalec tmavý (*Leuciscus idus*), červenica obyčajná (*Scardinius erythrophthalmus*), amur biely (*Ctenopharyngodon idella*), boleň obyčajný (*Aspius aspius*), lieň sliznatý (*Tinca tinca*), podustva severná (*Chondrostoma nasus*), hrúz obyčajný (*Gobio gobio*), hrúz bieloplutvý (*Gobio albipinnatus*), mrena severná (*Barbus barbus*), belička obyčajná (*Alburnus alburnus*), pleskáč malý (*Abramis bjoerkna*), pleskáč vysoký (*Abramis brama*), pleskáč tuponosý (*Abramis sapa*), nosáľ sťahovavý (*Vimba vimba*).

Vodné živočíšstvo je najviac narušené vodohospodárskymi zásahmi v hlavnom koryte Hrona: Len na neupravenom dolnom a hornom úseku dotknutého Hrona sa zachovalo ekologicky dôležité striedanie prudších sčerených /torrentilných/ úsekov zakončených rozsiahlejšími hlbínami a miernych /fluvialných/ prúdení. Avšak takmer na celom území stavebného zámeru bol biologicky bohatý tok znehodnotený radikálnou úpravou. Podľa chemických a biologických ukazovateľov sa tok radí do betamezosaprobity až alfamezosaprobity a II. až III. triedy čistoty.

Na vysokom narušení suchozemského živočíšstva v oblasti sa najviac podieľali:

- antropogénne vplyvy vodohospodárskych stavieb (regulácie toku),
- zarastanie viacerých pôvodne podmáčaných lúčnych lokalít,
- súbežné vedenie štátnej cesty Zvolen-Žarnovica a železničnej trate, spôsobujúce hynutie živočíchov migrujúcich cez uvedené komunikácie do lesnatých častí Štiavnických vrchov,
- náhodné hynutie obojživelníkov, plazov i cicavcov predovšetkým vplyvom automobilovej dopravy na miestnych komunikáciách,
- existencia elektrických 22 kV vzdušných vedení s nevhodným vodorovným usporiadaním konzoly a izolátormi v jednej výške (tzv. stĺpy smrti),
- rekreačno-športové aktivity, najmä rybárske obhospodarovanie a pikniky v okolí mŕtveho ramena Hrona,
- pytliactvo rýb a poľovnej zveri a úmyselná likvidácia plazov.

Narušenie územného systému ekologickej stability

Jedným z najväčších problémov súčasnej krajiny je aj likvidácia prírodnej brehovej zelene a potreba jej novej umelej výsadby, rovnako ako aj šírenie ruderalných, nepôvodných a invázných druhov drevín a rastlín. V území riečnej nivy bola v minulosti odstránená nosná kostra ekologickej stability územia - pobrežné biotopy (brehové porasty) pôvodného koryta Hrona, čím sa výrazne poškodila ekologická stabilita územia. Znížila sa pestrosť, ale aj množstvo biotopov pre všetky skupiny rastlín a živočíchov, čo sa odráža na chudobnom oživení územia. Niva Hrona tu prakticky má 2 menšie biocentrá lokálneho významu, a to Žiarsky rybník

a Meander Hrona pod Skalkou. Z poľnohospodárskej krajiny je aj v súčasnosti odstraňovaná líniová vegetácia (hlavne pre potreby biomasových zdrojov tepla) s funkciou interakčných prvkov v lokálnom územnom systéme ekologickej stability.

Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a vplyv kvality životného prostredia na človeka

Kvalita životného prostredia je jedným z rozhodujúcich faktorov vplývajúcich na zdravie a priemerný vek obyvateľstva. Jej priaznivý vývoj je základným predpokladom pre dosiahnutie pozitívnych trendov v základných ukazovateľoch zdravotného stavu obyvateľstva. Zdravie je definované ako stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, teda nie je len označením neprítomnosti choroby. Zdravie je výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života.

Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva má množstvo determinantov, z ktorých najdôležitejšie sú: životný štýl, životné podmienky, genetická výbava a úroveň zdravotníctva.

Dotknutý Banskobystrický kraj patrí k regiónom s nižšou pôrodnosťou ako celoslovenský priemer. Naopak mortalita je vzhľadom na nepriaznivú vekovú štruktúru vysoká, podobne ako v celej republike. V uplynulom období došlo v súlade s celoslovenským trendom k zníženiu novorodeneckej aj dojčenskej úmrtnosti a predĺžila sa stredná dĺžka života pri narodení.

Znečisťovanie ovzdušia z výroby Závodov SNP v minulosti spôsobilo devastáciu krajiny v okolí priemyselnej zóny, zdraviu škodlivé pracovné prostredie a hygienické znehodnotenie obytného prostredia natoľko, že obec Horné Opatovce musela byť v minulosti vysťahovaná a pre ďalšie obce (Ladomerská Vieska, Lehôtka pod Brehmi, Horná a Dolná Trnávka) musel byť vyhlásený stavebný uzáver. Úmrtnosť v rámci celého okresu (na štatistike sa najvýraznejšie podieľa mesto Žiar nad Hronom a okolité obce) sa už desaťročia vyvíja nepriaznivo. Modernizáciou výroby hliníka v Závode SNP sa zlepšila hygienická situácia v okolitých obciach (pozri kap. Znečistenie ovzdušia). Cestná doprava je javom s významným negatívnym vplyvom v obytnom prostredí mesta (hluk, znečistenie ovzdušia). Z hľadiska intenzity dopravy v obytnom prostredí najväčší počet jednotkových vozidiel za 24 hod. sa dosahuje v meste Žiar nad Hronom na prietahu diaľkovej cesty I/50. Hluk v blízkosti obytnej zástavby dosahuje hodnoty nad 60 dB(A), čo je hygienicky nevyhovujúci stav. Problém sa v súčasnosti čiastočne vyriešil odvedením časti nákladnej dopravy na rýchlostnú cestu R2 v úseku Lovčica – Žiar nad Hronom, ktorý odvádza diaľkovú dopravu mimo obytné zóny mesta.

Kvalitu podmienok práce do značnej miery charakterizuje výskyt rizikových faktorov (fyzikálnych, chemických, biologických) v pracovnom prostredí a počty pracovníkov, ktorí sú vystavení ich účinkom.

Z jednotlivých rizík je na prvom mieste nadmerná hlučnosť, až viac ako 50 % rizikových prevádzok v kraji, nasleduje prašnosť, vibrácie a chemické látky. Hlavným problémom v súčasnosti je nedostatočný systém vykonávania vstupných, výstupných a periodických lekárskeho prehliadok, a objavovanie sa nových rizík súvisiacich so zavádzaním nových technológií a nových pracovných postupov.

Z charakteristík životného prostredia v dotknutej oblasti je zrejmé, že sa jedná o územie so silne narušenou kvalitou životného prostredia, čo sa môže potenciálne premietat' aj do zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva, ako jeden z jeho determinantov.

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

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vzhľadom na parametre investičnej činnosti, jej lokalizáciu a charakter daného územia, neočakávame žiadne výrazné vplyvy posudzovanej zmeny činnosti v etape výstavby, ako aj prevádzky na geomorfologické pomery a geodynamické javy. Zmena navrhovanej činnosti je naprojektovaná a bude realizovaná tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia.

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

Vplyvy na pôdu

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k novému záberu pôdy, investor bude mať snahu o využitie plôch v rámci existujúcej komunikácie v čo najväčšej miere. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti teda v žiadnom prípade nedôjde k záberu poľnohospodárskej alebo lesníckej pôdy.

Potenciálne možný vplyv na pôdu by bol v prípade havarijného úniku ropných látok, prípadne iných znečisťujúcich látok, s ktorými sa v rámci realizácie alebo počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti bude nakladať, na spevnené plochy komunikácie a následne na nespevnené plochy posudzovaného územia. Vplyv na pôdu počas výstavby môžeme hodnotiť ako mierne negatívny a krátkodobý. Technické a organizačné opatrenia, ktorými sa predchádza havarijnému úniku boli diskutované v kapitole „Možné havarijné situácie“ tohto Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti. Počas samotnej prevádzky navrhovanej činnosti budú vplyvy na pôdu nulové, resp. na úrovni jestvujúceho stavu prevádzky cestnej komunikácie.

Na základe vyššie uvedeného vplyv zmeny navrhovanej činnosti na pôdy hodnotíme ako málo významný na úrovni bežného rizika spojeného s cestnou dopravnou infraštruktúrou.

Vplyvy na vodné pomery

Vplyvy na podzemné vody

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv na podzemné vody. V etape realizácie zmeny môže riziko znečistenia podzemných vôd vzniknúť len pri haváriách motorových vozidiel a použitých mechanizmov. Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd, môže nastať počas stavebných a búracích prác, potenciálne riziko predstavujú zemné práce a únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu potenciálne kontaminovať podzemnú vodu.

Počas realizácie jednotlivých stavebných objektov v rámci terénnych prác bude potrebné dodržiavať príslušné organizačno-bezpečnostné opatrenia na stavenisku a stavbu realizovať tak, aby nedošlo k úniku týchto znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov (napr. nechlórované minerálne hydraulické oleje, nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje, ropné látky a pod.) do podlažia, resp. podzemnej vody. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody ako zanedbateľný.

Vplyvy na povrchové vody

Cesta I/9 je vedená v rovinnom území. Na trase sa nachádza jeden mostný objekt ponad rieku Hron. Stavbou sa nijako nezasahuje do vodných tokov, nedochádza ku zmene prietokových pomerov mostov.

Ohrozenie kvality povrchovej vody znečisťujúcimi látkami môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Počas stavebných a demolačných prác môže byť voda dočasne znečistená napr. zvýšenou prašnosťou. Ďalšie riziko znečistenia povrchových súvisí s pohybom dopravných a stavebných mechanizmov v blízkosti toku. Relatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných mechanizmov pri havárii resp. poruche.

Počas prevádzky môže rovnako dochádzať k znečisťovaniu vôd len v prípade havárií a úniku prevádzkových tekutín z motorových vozidiel účastných na cestnej premávke. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na povrchové vody ako negatívny, s krátkodobým vplyvom.

Vplyvy na ovzdušie

Emisie počas realizačných prác

Výraznejší vplyv na ovzdušie bude počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti. Počas stavebnej činnosti jednotlivých stavebných objektov rekonštrukcie a modernizácie cesty I/9 v príslušných polohách jej trasy je predpoklad tvorby zvýšenej prašnosti, čo môže súvisieť s terénnymi prácami. Príspevkom k znečisťovaniu ovzdušia budú tiež vozidlá, ktoré sú súčasťou bežnej cestnej premávky, pričom oproti bežnému stavu bude dochádzať k potenciálne zvýšeným emisiám pri zápachoch, ktoré pri dopravných obmedzeniach nemožno vylúčiť, a to najmä v špičkových hodinách cestnej premávky (ráno 07:00 – 09:00 hod a poobede 15:00 – 17:00 hod.). Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Emisie počas prevádzky

Vzhľadom na súčasné využívanie riešeného územia, ktoré sa po realizácii navrhovanej činnosti nezmení, nie je dôvodné očakávať zmeny kvality ovzdušia v danej lokalite v rámci štandardnej prevádzky. Navrhovaná zmena činnosti nebude vytvárať v predmetnom území nový zdroj trvalý zdroj znečisťovania ovzdušia a po finalizácii stavby je predpoklad zlepšenia ochrany ovzdušia v dôsledku skvalitnenia cestnej vozovky.

Vplyvy navrhovanej činnosti na klimatické pomery

Hrozba zmeny klímy a jej negatívne dôsledky predstavujú v súčasnosti vážny a bezprostredný problém. Najzreteľnejším prejavom klimatickej zmeny je otepľovanie, čo prináša so sebou čoraz častejšie extrémne prejavy počasia (napr. extrémne výkyvy teplôt - vlny horúčav, dlhšie trvajúce a intenzívnejšie sucha, privalové dažde - silnejšie a prudšie búrky, extrémne horúce a chladné/mrazivé dni, silný vietor, atď.). K zmierneniu negatívnych dôsledkov zmeny klímy je vhodný výber a aplikácia adaptačných opatrení.

Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy navrhla pre oblasť cestnej dopravy nasledovné adaptačné opatrenia:

- úprava asfaltovej zmesi odolnej voči narastajúcim extrémnym prejavom počasia,
- efektívnejšie riadenie dopravy,
- zlepšenie povrchových a podpovrchových drenážnych systémov,
- optimalizácia projektov a stratégie údržby s dopadom na kvalitu,
- optimalizovať návrhy vozoviek z hľadiska vplyvu zmeny klímy,
- zabezpečenie stability svahov zárezov, eliminácia zosuvnej činnosti a potencionálneho ohrozenia premávky,
- optimalizácia výberu stavebných materiálov a údržbových zákrokov z hľadiska trvalo
- udržateľného rozvoja.

Realizáciou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k zmenám mikroklimy. Vplyvy sú nulové. Vzhľadom na technické riešenie a polohu zmeny navrhovanej činnosti nedôjde v súvislosti s jej realizáciou k zmene klímy s regionálnym ani lokálnym dosahom. Navrhovaná zmena (oprava cesty I/9) nebude mať negatívny vplyv na faktory zmeny klímy. V súvislosti s prevádzkou zmeny sa vplyvy na miestnu klímu v podobe vyvolaných zmien teploty vzduchu, tvorby hmiel nepredpokladajú.

Vplyvy na krajinu

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať významný vplyv na krajinu, krajinný obraz ani scenériu, nakoľko navrhovaná činnosť a navrhované stavebné práce sa nachádzajú na existujúcom cestnom pozemku komunikácie I/9. Oprave komunikácie vo všeobecnosti možno pripísať zlepšenie estetického prostredia.

Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhovaná zmena je situovaná na území Banskobystrického kraja, v okrese Žiar nad Hronom, v polohe trasy existujúcej cesty I/9 v staničení komunikácie (km 207,700 až 213,500). Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v zastavaných obytných častiach dotknutých sídiel, ako aj mimo zastavaného územia v telese existujúcej cesty I/9. Vzhľadom na charakter a stavebno-technické riešenie navrhovaných stavebných objektov pôjde o činnosti, ktoré výrazne nezaťažujú životné prostredie.

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti budú ovplyvnení predovšetkým obyvatelia mesta Žiar nad Hronom, Ladomerská Vieska a Lutila. Negatívne vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú vo fáze výstavby a budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po meste. Obyvateľstvo tak bude dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku, vibráciám a zvýšenej prašnosti a exhalátom z dopravných vozidiel vzhľadom na to, že navrhovaná komunikácia je vedená centrom mesta. Rovnaký dočasný vplyv budú mať na obyvateľov aj vznikajúce dopravné zápchy v dôsledku obmedzení v doprave. Uvedené vplyvy budú krátkodobé a čiastočne narušia kvalitu a pohodu života obyvateľov v blízkom okolí. Nepredpokladá sa ovplyvnenie zdravotného stavu obyvateľstva danými vplyvmi. Znečistenie ovzdušia a hluková záťaž sa bude najviac dotýkať obyvateľov, ktorí žijú alebo pracujú v blízkosti stavby alebo v blízkosti prístupových komunikácií ku stavbe a na trasách medzi zdrojmi materiálov a stavbou. Doba rušivých vplyvov bude limitovaná počas výstavby navrhovanej činnosti. Vhodnou organizáciou práce, vylúčením prác v nočných hodinách a počas voľných dní sa vplyv znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo môže minimalizovať.

Vzhľadom na rozsah stavebnej činnosti bude predpokladaný vplyv na obyvateľov a automobilovú dopravu počas výstavby negatívny, ale len dočasného charakteru.

Po ukončení stavebných prác a spustenie zrekonštruovanej komunikácie I/9 vrátane zrekonštruovaných mostných objektov do prevádzky sa prejavia dlhodobé pozitívne prínosy navrhovanej činnosti, najmä vo zvýšení bezpečnosti dopravy na ceste I/9.

Sociálne a ekonomické dôsledky

Zmena navrhovanej činnosti bude mať pozitívny vplyv z hľadiska eliminácie škôd pre užívateľov cesty na automobiloch vďaka odstráneniu havarijného stavu vozovky, čím sa zvýši aj plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky.

Najvýznamnejšie vplyvy činnosti

V nasledujúcej tabuľke je uvedený stručný sumár najzávažnejších identifikovaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti počas jej prevádzky:

Tab. 6 Prehľad najvýznamnejších vplyvov zmeny navrhovanej činnosti

Vplyvy na životné prostredie	Pozitívny + Negatívny -	Priamy	Nepriamy	Kumulatívny	Krátkodobý	Dlhodobý	Dočasný	Trvalý
Vplyvy počas realizačných prác								
Obmedzenia dopravy na dotknutých komunikáciách	-	✓			✓		✓	
Hluk, prach a exhaláty zo strojov a mechanizácie	-	✓		✓	✓		✓	
Vplyvy počas prevádzky								
Hluk	+		✓					✓
Doprava	+	✓						✓
Ovzdušie	+		✓					✓
Obyvateľstvo	+		✓					✓
Sociálne a ekonomické dôsledky	+	✓						✓

V.VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Navrhovateľ

CiDeCo, s.r.o.

SNP 597/145, 965 02 Žiar nad Hronom

IČO: 54 079 420

Základné údaje o navrhovanej činnosti

Názov

Oprava podkladných a asfaltových vrstiev vozovky a výmena prvkov pasívnej bezpečnosti na ceste I/9 v úseku Lutilla – intravilán Žiar nad Hronom – Ladomerská Vieska v km 207,700 až 213,500

Účel a charakter navrhovanej činnosti

Predmetom predkladanej zmeny navrhovanej činnosti je oprava cestnej komunikácie I. triedy č. 9 v úseku 207,7 – 213,5 (ďalej ako „I/9“).

Vo vzťahu ku charakteru zmeny navrhovanej činnosti a k súčasnemu stavu posudzovaného územia ide o **jestvujúcu činnosť** v danom území, nakoľko sa jedná o jestvujúcu cestnú komunikáciu, ktorá je predmetom plánovanej opravy.

Potreba opravy komunikácie vychádza z existujúceho stavu a zistení v rámci obhliadky stavby, z ktorej vyplynula potreba výmeny obrusnej a ložnej vrstvy asfaltobetónu a oprava premostení na trase. Cieľom stavebnej akcie, ktorá je rozdelená do troch samostatných stavebných objektov je teda odstrániť nevyhovujúci stav; príčiny, ktoré vyvolávajú poruchy na komunikácii; zlepšiť stavebno-technický stav komunikácie; zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť premávky na komunikácii a v neposlednom rade vytvoriť lepšie estetické prostredie.

Činnosť je z pohľadu kategorizácie v zmysle prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. zaradená nasledovne:

13. Doprava a telekomunikácie

13.2 Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie jestvujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane

- zisťovacie konanie: od 5 km do 10 km stavebnej dĺžky

- povinné hodnotenie: od 10 km stavebnej dĺžky

Rezortný orgán: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Vzhľadom na plánovanú dĺžku (5740,57 m) opravy cestnej komunikácie I/9 je zmena činnosti predmetom zisťovacieho konania.

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	júl 2022

Umiestnenie

Kraj: Banskobystrický
Okres: Žiar nad Hronom
Obec: Žiar nad Hronom

Katastrálne územie	Parcelné čísla
Lovčica	2232
Lutila	1001/23, 1001/22, 1001/21, 1002, 999, 998, 997, 996, 995, 990/3
Žiar nad Hronom	2595, 991, 2594, 1798/143, 2034/81, 2034/87, 2034/85, 2034/75, 536/1, 2034/6, 671/1, 2034/72, 670/2, 669/1, 2034/71, 668/1, 667/4, 667/3, 2034/69, 666/1, 665/1, 664/4, 664/3, 663/1, 662/1, 661/2, 660/1, 659/1, 658/1, 657/1, 656/1, 655/1, 654/1, 653/1, 652/1, 651/1, 650, 9-620/3, 2034/79, 2034/80, 647/1, 646/2, 645/1, 644/1, 643/1, 642/1, 9-620/7, 641/1, 640/1, 639/1, 9-620/4, 638/1, 637, 636, 635, 634, 633, 632, 631, 630, 9-620/6, 629, 628, 627, 626, 625, 624, 9-620/15, 623, 622, 621, 2034/59, 858/1, 619, 618, 617, 616, 615, 614, 613, 612, 611, 610, 609, 608, 607, 9-590/56, 9-555/3, 9-590/2, 475, 474/3, 474/2, 2034/40, 472/2, 471/4, 471/1, 2034/14, 470/2, 2034/68, 2034/67, 2034/66, 2034/56, 2034/61, 2034/31, 469/1, 9-469/10, 9-156/4, 155, 2034/43, 868, 877/1, 2031, 101/1, 9-860/2, 2035, 9-585
Ladomer	818, 813, 819, 816, 123/1, 800, 99/2, 705/6, 94/2, 125, 82/1, 126, 127

Pozn.: Kompletná tabuľka aj s vlastníckymi vzťahmi je uvedená v Textovej prílohe č. 2 tohto dokumentu.

Komunikácia sa nachádza v intraviláne a extraviláne mesta Žiar nad Hronom. Zmena navrhovanej činnosti je lokalizovaná v polohe telesa cestnej komunikácie I/9

Riešený úsek sa z časti nachádza v extraviláne a z časti v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. Celková dĺžka obnovennej trasy je 5 740,57 m. Staničenie podľa databanky SSC je 207,70 až 213,50 m. Na celom úseku dôjde k frézovaniu obrusnej a ložnej vrstvy vozovky s následným položením nových konštrukčných vrstiev. Lokálne dôjde ku kompletnej výmene konštrukčných vrstiev. V mieste autobusových zálivov bude pod ložnú vrstvu uložená výstužná oceľová sieť.

Okolité územie tejto stavby ovplyvnené opravou komunikácie nezasahuje do chránených území. Taktiež nezasahuje do významných biotopov národného a európskeho významu. Trasa navrhovanej opravy sa nenachádza v území s chránenými kultúrnymi pamiatkami.

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v km 207,700 – 213,500	
<i>Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie</i>	júl 2022

Opis

Prioritou zmeny navrhovanej činnosti (stavby) je predovšetkým odstránenie príčin a porúch na komunikácií a tým aj zabránenie ďalšej degradácii konštrukcií čím sa dosiahne bezpečná a plynulá premávka na predmetnom úseku tejto komunikácie. Opravou komunikácie sa zlepšia podmienky pre dopravu.

Prehľad riešených objektov podľa správcov a užívateľov:

- 101-00 Oprava komunikácie I/9 v km 207,700 – 213,500 – Slovenská správa ciest IVSC Banská Bystrica, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
- 201-00 M562, 50_157 Most cez Hron v Žiari nad Hronom – Slovenská správa ciest IVSC Banská Bystrica, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica
- 202-00 M1220, 50_155A most cez podchod pre peších, k.ú. Žiar nad Hronom – Slovenská správa ciest IVSC Banská Bystrica, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Základné ciele opravy cesty v časti objektu 101-00 Oprava komunikácie I/9 v km 207,700 – 213,500:

Objekt SO 101-00 obsahuje opravu vozovky, ktorá nevyhovuje súčasnému zaťaženiu a výmena kanalizačných poklopov a uličných vpustí. Základnými cieľmi opravy cesty sú:

- Z dôvodu nevyhovujúcej únosnosti vozovky oprava krytu vozovky.
- Vyčistenie odvodnenia komunikácie.
- Doplnenie osvetlenia priechodu pre chodcov
- Obnova svetelnej signalizácie v celom úseku
- Výmena a oprava existujúcich obrubníkov.

Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou. Riešený úsek sa nachádza v intraviláne a extraviláne mesta Žiar nad Hronom.

Smerové vedenie vychádza z existujúceho stavu.

Výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôsobené napojeniu na jestvujúce komunikácie. Šírkové usporiadanie kopíruje existujúci stav. Smerové vedenie kopíruje existujúci stav. Všetky vjazdy ostanú zachované.

Výškové vedenie trasy je navrhnuté s úplným rešpektovaním súčasného stavu a je navrhnuté s plynulým napojením na jestvujúce komunikácie.

V rámci stavebných prác bude v predmetnom úseku komunikácie obnovené trvalé dopravné značenie. Budú doplnené bezpečnostné zariadenia.

Základné ciele opravy cesty v časti objektu 201-00 M562, 50_157 Most cez Hron v Žiari nad Hronom

Objekt SO 201-00 obsahuje opravu príslušenstva mosta M526. Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou.

Základné ciele opravy mosta:

- Predĺženie životnosti nosnej konštrukcie mosta.
- Výmena rímsy.
- Výmena izolácie mostovky.
- Výmena spádovej dosky.
- Sanácia spodnej stavby a podhľadu nosnej konštrukcie.
- Doplnenie verejného osvetlenia na moste

Riešený most sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. Smerové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu.

Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôbené napojeniu na jestvujúce komunikácie. Šírkové usporiadanie kopíruje existujúci stav. Smerové vedenie kopíruje existujúci stav. Všetky vjazdy ostanú zachované.

Výškové vedenie trasy je navrhnuté s úplným rešpektovaním súčasného stavu a je navrhnuté s plynulým napojením na jestvujúce komunikácie.

V rámci stavebných prác bude v predmetnom úseku komunikácie obnovené trvalé dopravné značenie.

Základné ciele opravy cesty v časti objektu 202-00 M1220, 50_155A most cez podchod pre peších, k.ú. Žiar nad Hronom

Objekt SO 202-00 obsahuje opravu príslušenstva mosta M1220. Návrh nemení existujúce smerové, výškové i šírkové usporiadanie komunikácie s lokálnou úpravou.

Základné ciele opravy mosta:

- Predĺženie životnosti nosnej konštrukcie mosta.
- Výmena rímsy.
- Výmena izolácie mostovky.
- Výmena spádovej dosky.
- Sanácia spodnej stavby a podhľadu nosnej konštrukcie.

Riešený most sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. Smerové vedenie vychádza z existujúceho stavu. Výškové vedenie vychádza z existujúceho stavu.

Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôbené napojeniu na jestvujúce komunikácie. Šírkové usporiadanie kopíruje existujúci stav.

Smerové vedenie kopíruje existujúci stav. Všetky vjazdy ostanú zachované.

Výškové vedenie trasy je navrhnuté s úplným rešpektovaním súčasného stavu a je navrhnuté s plynulým napojením na jestvujúce komunikácie.

OPRAVA KOMUNIKÁCIE I/9 v KM 207,700 – 213,500	
<i>Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie</i>	júl 2022

V rámci stavebných prác bude v predmetnom úseku komunikácie obnovené trvalé dopravné značenie.

Doplňujúce informácie k oprave cesty

Zemné práce spočívajú vo vybúraní vozovky na komunikácií. Celkovo bude na stavbe v rámci zemných prác vyprodukované:

- zemina a kamenivo z výkopov a búrania vozovky
- potrebná zemina a kamenivo

Celková dĺžka obnovenej trasy je 5 740,57 m. Staničenie podľa cestnej databanky Slovenskej správy ciest (SSC) je 207,70 až 213,50 m. Na celom úseku dôjde k frézovaniu obrusnej a ložnej vrstvy vozovky s následným položením nových konštrukčných vrstiev. Lokálne dôjde ku kompletnej výmene konštrukčných vrstiev. V mieste autobusových zálivov bude pod ložnú vrstvu uložená výstužná oceľová sieť.

V priestore staveniska sa nenachádzajú žiadne obytné a hospodárske budovy určené na demolácie.

Vzhľadom na to, že sa jedná o opravu existujúcej komunikácie k zmene smerového vedenia nedošlo, je zachované existujúce šírkové usporiadanie aj výškové vedenie. Výškové a smerové vedenie na konci a začiatku trasy je prispôbené napojenie na existujúce komunikácie.

Počas opravy komunikácie dôjde k obmedzeniu dopravy na predmetnej komunikácii. Doprava bude presmerovaná do jedného jazdného pruhu a parkovanie na ulici bude dočasne zrušené. Zásobovanie bude prístupné.

V rámci opravy je komunikácia vedená v jestvujúcom uličnom priestore so zachovaním všetkých jestvujúcich križovatiek a zjazdov. Po dobu výstavby bude komunikácia opravovaná pri čiastočnej uzávierke. Počas realizácie opravy je nutné zachovať vjazdy do súkromných prevádzok etapizáciou stavebných prác.

Bezpečnostné zariadenia na komunikácií tvorí systém zvodidiel s úrovňou zachytenia H1 v určených úsekoch, vodorovného a zvislého dopravného značenia. Doprava po ukončení výstavby bude riadená zvislým a vodorovným dopravným značením.

Osvetlenie a svetelná signalizácia

V priestore staveniska sa nachádza existujúce verejné osvetlenie. V rámci stavebnej akcie nebude toto existujúce VO rekonštruované.

Na všetkých priechodoch pre chodcov bude zrealizované nové osvetlenie priechodov pre chodcov v rámci platných zákonov a noriem.

Na trase bude riešená svetelná signalizácia na všetkých križovatkách v rámci opravovaného úseku vrátane križovatky v obci Ladomerská Vieska. Budú vymenené nekompatibilné návěstidlá, nové signálne plány, výmeny radičov vybudovanie

káblového vedenia. Bude inštalovaná smart nadstavba na monitorovanie a ovládanie CDS.

Úpravy plôch

Násypové a výkopové svahy zemného telesa, kde dôjde k výkopovým prácam sa späťne zahumusujú v hrúbke 10 cm.

Stavbou nedôjde k narušeniu existujúceho oplotenia a v rámci stavebných úprav nebude zriadené nové oplotenie. V projekte nie je riešená drobná architektúra.

Pri realizácii stavby bude potrebné rešpektovať nasledovné všeobecné ochranné pásma:

- cesta I. triedy (od osi vozovky)	50 m
- cesta II. triedy (od osi vozovky)	25 m
- cesta III. triedy (od osi vozovky)	18 m
- elektrické vedenie vzdušné (od krajného vodiča) pri napätí od 1 kV do 35 kV vrátane	10 m
- elektrické vedenie vzdušné káblové (od krajného vodiča) pri napätí od 1 kV do 110 kV vrátane	2 m
- transformovňa (od konštrukcie)	10 m
- elektrické vedenie podzemné - všetky druhy	1 m
- diaľkové oznamovacie vedenia podzemné	2 m
- plynovody (od osi potrubia alebo od pôdorysu zariadenia) pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 200 mm	4 m
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 500 mm	8 m
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 700 mm	12 m
pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou nad 700 mm	50 m
- pre strednotlakové a nízkonapäťové plynovody a prípojky, ktorými sa rozvádzajú plyny v zastavanom území obce	1 m
- pre technologické objekty (regulačné stanice, armatúrne uzly, zariadenia protikorózneho ochrany, atď.)	8 m
- vodovodné potrubie (od okraja potrubia)	2 m
- kanalizácia (od okraja potrubia)	3 m

Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť, za účasti správcov, všetky inžinierske siete v riešenom území. V rámci tejto stavby nedôjde k žiadnej preložke inžinierskych sietí v danom území. Vedenia inžinierskych sietí, ktoré budú počas prác dotknuté budú ochránené podľa podmienok jednotlivých správcov.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať zásadný negatívny vplyv z hľadiska hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k výrazným vplyvom v etape výstavby, ako aj prevádzky na geomorfologické pomery a geodynamické javy. Navrhovaná činnosť je naprojektovaná a bude

realizovaná za účelom čo najviac eliminovať možnosť kontaminácie horninového prostredia. Neočakáva sa žiadny nový záber pôdy, investor bude mať snahu o využitie plôch v rámci existujúcej komunikácie v čo najväčšej miere.

Z hľadiska vplyvov na vodné pomery sa uvažuje ohrozenie kvality povrchovej a podzemnej vody znečisťujúcimi látkami, ktoré môže nastať najmä počas demolačných a stavebných prác, pri nedodržaní pracovných postupov alebo vplyvom havarijných situácií, pri ktorých by vznikol únik ropných alebo iných znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov, ktoré môžu kontaminovať povrchovú vodu. Preto počas realizácie jednotlivých stavebných objektov v rámci terénnych prác bude potrebné dodržiavať príslušné organizačno-bezpečnostné opatrenia na stavenisku a stavbu realizovať tak, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov. Pri dodržaní všetkých pracovných postupov, môžeme hodnotiť vplyv na podzemné vody aj povrchové vody ako zanedbateľný.

Zmena navrhovanej činnosti bude mať výraznejší vplyv na ovzdušie počas obdobia výstavby, keď bude kvalita ovzdušia v sledovanej lokalite ovplyvňovaná emisiami z nákladnej dopravy a činnosťou mechanizmov a strojov, ktoré budú súvisieť s realizáciou navrhovanej činnosti. Tieto negatívne vplyvy budú lokálneho dočasného charakteru v období počas realizácie navrhovanej činnosti. Po skončení stavebných prác, bude kvalita ovzdušia opäť vrátená do súčasného stavu.

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať významný vplyv na krajinu, krajinný obraz ani scenériu, nakoľko navrhovaná činnosť a navrhované stavebné práce sa nachádzajú na existujúcom cestnom pozemku komunikácie I/9.

Realizáciou navrhovanej činnosti budú ovplyvnení predovšetkým obyvatelia mesta Žiar nad Hronom, Ladomerská Vieska a Lutila. Negatívne vplyvy na obyvateľstvo sa očakávajú vo fáze výstavby a budú to vplyvy vyplývajúce z pohybu dopravných a stavebných mechanizmov po meste. Obyvateľstvo tak bude dočasne a nepravidelne vystavené zvýšenému hluku, vibráciám a zvýšenej prašnosti vzhľadom na to, že navrhovaná komunikácia je vedená centrom mesta. Uvedené vplyvy budú krátkodobé a čiastočne narušia kvalitu a pohodu života obyvateľov v blízkom okolí. Nepredpokladá sa ovplyvnenie zdravotného stavu obyvateľstva danými vplyvmi.

Zmena navrhovanej činnosti bude mať pozitívny vplyv z hľadiska eliminácie škôd pre užívateľov cesty na automobiloch vďaka odstráneniu havarijného stavu vozovky, čím sa zvýši aj plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky.

Cesta I/9 v predmetnom úseku je dlhodobo v neúnosnom stave z hľadiska bezpečnosti a plynulosti premávky. Nevyhovujúce technické parametre spôsobujú nadmerný hluk v krajine i kolízne situácie. Stavba je umiestnená na už jestvujúcej komunikácii, dochádza teda len k minimálnym nevyhnutným záberom. Negatívne vplyvy stavby sú vo všeobecnosti krátkodobé, obmedzené na dobu výstavby, naopak pozitívne vplýva stavba na hlukové pomery, bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Stavbu možno preto označiť za realizovateľnú.

VI. PRÍLOHY

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

Ide o opravu jestvujúcej cestnej komunikácie vybudovanej pred účinnosťou tohto zákona resp. pred implementáciou procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie do legislatívy SR.

Časť úseku, ktorý sa v zmysle predkladanej zmeny plánuje opraviť, konkrétne most, ktorý bol postavený v roku 1958 nad železnicou ev. č. 50-158 na ceste I/9 v km 213,318 v obci Ladomerská Vieska bol v minulosti (r. 2020) predmetom zisťovacieho konania – oznámenie o zmene.

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

Mapová príloha č. 1: Situácia širších vzťahov (1:50 000)

3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Textová príloha č. 1: Projektová dokumentácia

Prílohou Oznámenia o zmene je projektová dokumentácia vypracovaná v stave poznania a znalostí, ktoré boli aktuálne v čase jej spracovania. Vzhľadom na to, že sa jedná o obnovu existujúcej cesty, ktorej vznik siaha do minulosti sú v projektovej dokumentácii niektoré zásahy navrhované na základe predpokladov, ktoré počas prípravy projektovej dokumentácie neboli overované. Projektová dokumentácia predpokladá, že niektoré práce, resp. zásahy budú musieť byť konzultované a doriešené so spracovateľom a investorom počas realizácie stavby.

Rozsah projektovej dokumentácie, ktorý je k dispozícii k procesu EIA je nasledovný:

- Sprievodná správa stavby (vypracoval Ing. Hajdóny, zodp. projektant Ing. Kičín), 03/2022
- Prehľadná situácia stavby (vypracoval Ing. Hajdóny, zodp. projektant Ing. Kičín), 03/2022
- Koordinačná situácia (vypracoval Ing. Hajdóny, zodp. projektant Ing. Kičín), 03/2022

Textová príloha č. 2: Zoznam parciel a vlastníckych vzťahov

VII.DÁTUM SPRACOVANIA

V Banskej Bystrici, júl 2022

VIII.MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Autorský kolektív:

Ing. Jozef Salva, PhD. – projektový manažér

Ing. Olívia Lagová – projektový manažér

Ing. Juraj Musil, PhD. – konateľ

INECO s. r. o., Mladých budovateľov 2, 974 11 Banská Bystrica

Ing. Juraj Musil, PhD. – konateľ
INECO s. r. o.

IX.PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Ing. Juraj Musil, PhD. –
splnomocnený zástupca